



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 30]

नई दिल्ली, बुधवार, जनवरी 25, 2017/माघ 5, 1938

No. 30]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JANUARY 25, 2017/MAGHA 5, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 12 जनवरी, 2017

सं.टीएमपी/51/2016-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) में पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप (पीपीपी) माध्यम से विकास, निर्माण, वित्त प्रदायगी, प्रचालन और अंतरण (डीवीएफओटी) के आधार पर सामान्य कार्गो प्रहस्तन के लिए उथले ड्रॉट बर्थ के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु वीओसीपीटी से प्रस्ताव का एतद्वारा इसके साथ संलग्न आदेश अनुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं.टीएमपी/51/2016-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(दिसंबर 2016 के 16वें दिन पारित)

यह मामला वीओसीपीटी में पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप (पीपीपी) माध्यम से विकास, निर्माण, वित्त प्रदायगी, प्रचालन और अंतरण के आधार पर (डीवीएफओटी) सामान्य कार्गो प्रहस्तन के लिए उथले ड्रॉट बर्थ के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु वीओसीपीटी अर्थात् वीओ चिदंबरनार पतन न्यास पतन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 30 जुलाई 2016 से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने महापतन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा III के अंतर्गत, दिनांक 09 सितंबर, 2013 तथा 12 सितंबर, 2013 के पत्र सं. पी आर-14019/16/2012-पीजी के अंतर्गत, महापतनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 जारी किए हैं। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा महापतन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा III के अंतर्गत जारी नीति निर्देशों के अनुपालन में कथित दिशानिर्देश प्राधिकरण के अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013 विविध दिनांक 30 सितंबर, 2013 के माध्यम से भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 254 पर अधिसूचित किए गए थे और ये दिशानिर्देश 9 सितंबर, 2013 को प्रभावी हो गई थी।

3.1. वीओसीपीटी ने दिनांक 30 जुलाई, 2016 को अपना प्रस्ताव पेश किया है कि प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के अंतर्गत डीबीएफओटी के आधार पर सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए ऊथले ड्रॉट बर्थ के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन प्रदान किया जाए।

3.2. वीओसीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में निम्न अनुरोध किए गए हैं :-

(i) वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2015-16 में प्रहस्तित कार्गो की मात्रा 36.85 मिलियन टन है। उनमें से सामान्य कार्गो की मात्रा 8.57 मिलियन टन थी। सामान्य कार्गो के लिए भविष्य में प्रहस्तन की संभावना इस प्रकार है।

वर्ष	अनुमानित यातायात(आगम/निर्गम)
2016 -17	9.21 मी टन
2027-28	20.41 मी टन
2038-39	40.42 मी टन

(ii) भविष्य में कार्गो प्रहस्तन की मात्रा बढ़ने पर कार्य को करने के लिए वीओसीपीटी ने, डीबीएफओटी के आधार पर पीपीपी के माध्यम से सामान्य कार्गो प्रहस्तन के लिए उथले ड्रॉट बर्थ के विकास का प्रस्ताव किया है।

(iii) बर्थ की अपेक्षित किस्म कार्गो के वहन के लिए प्रयुक्त पोत अनुमानतः 20,000 डीडब्ल्यूटी आकार के होते हैं। इन पोतों की लंबाई 180 मीटर और चौड़ाई 22 मीटर होती है। इन पोतों का अधिकतम ड्राफ्ट 9.7 मीटर होता है। 9.7 के अधिकतम ड्राफ्ट के लिए (-) 10.7 मीटर की वर्तमान गहराई पर्याप्त है, अतः यह निष्कर्ष निकाला गया है कि वर्तमान आंतरिक हार्बर पर जिसकी गहराई (-) 10.7 मीटर है, प्रस्तावित पोतों का प्रहस्तन किया जा सकता है। पोतों के आकार मान दंड इस प्रकार है :-

क्रम सं.	बर्थ का विवरण	कार्गो की किस्म	पोत का आकार (डीडब्ल्यू टी)	पार्सल आकार	ड्रेजिंग अभ्युक्तियां
1	एसडीवी	बहुउद्देशीय कार्गो	20,000	16,000	पहले से ही ड्रेजिंग की हुई है।

(iv) (क) बर्थ का विवरण

पोत की समग्र लंबाई -चौड़ाई के नमूने अर्थात् 180 मीटर और अनुमत 18 मीटर पर विचार करते हुए बर्थ की लम्बाई 198 मीटर निकलती/बनती है। तथापि, उपलब्ध स्थान के अनुसार बर्थ की लंबाई 234 मीटर चौड़ाई 30 मीटर रखी गई है।

(v) (क) सामग्री प्रहस्तन उपकरण

एक 80 टन वाली हार्बर मोबाइल क्रेन व दूसरी ग्रेब (20 मी.टन) वाली क्रेन का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित क्रेन 36 टन (औसत) प्रति फेरा हुक के भार सहित प्रहस्तन कर सकती है। एक घंटे में 30 फेरे लगाए जाएंगे। ऊपर के आधार पर 60 प्रतिशत दक्षता पर विचार करते हुए एक मोबाइल हार्बर क्रेन 648 टन/घंटा की दर से प्रहस्तन और 12960 टन प्रति दिन (टीपीडी) का प्रहस्तन कार्य कर सकती है।

(ख) कार्गो उठवाना

कार्गो को ट्रकों के द्वारा उठवाया जाएगा।

(vi) इष्टतम क्षमता

वर्तमान परिवहन और वीओसीपीटी पर प्रहस्तन कार्य को देखते हुए, प्रस्तावित उथले ड्रॉट बर्थ घाट की इष्टतम/अधिकतम क्षमता 2.60 मिलियन टन प्रतिवर्ष परिकलित की गई है जो इस प्रकार है:

इष्टतम क्षमता			
(क)	प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो का सप्रतिशत भाग		
	बल्क कार्गो का प्रतिशत .	एस1	10%
	ब्रेक बल्क कार्गो का प्रतिशत	एस 2	90%
(ख)	जलयानों द्वारा वहन किए जाने वाले कार्गो की प्रहस्तन दर		
	ड्राई बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर	पी1	10,000 टन/दिन
	ड्राई ब्रेक बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर .	पी2	10,000 टन/दिन
(ग)	अभीष्टतम क्वे क्षमता = $0.70 \{ (\text{एस}1 \times \text{पी}1) + (\text{एस}2 \times \text{पी}2) \} \times 365$		2,555,000 (अर्थात् . 2.56 एमटीपीए)

(vii) **आकलित पूंजी लागत :**

उथले ड्रॉट बर्थ में मुख्यतया सिविल, मशीनों बल्क कार्गो के उतारने के लिए समुचित विद्युतीय व्यवस्था तथा उनका प्रचालन एवं अनुरक्षण कार्य सम्मिलित है। परियोजना की अनुमानित पूंजी लागत रुपये 123.35 करोड़ आकलित की गई है जिसका विवरण नीचे दिया जाता है :-

क्रम सं.	विवरण	अनुमानित पूंजी लागत (रु. करोड़)
क.	कार्गो प्रहस्तन कार्य	
(i)	सिविल कार्य	
	बथर कार्य और पहुंच	27.40
	मूल लागत पर 3% आकस्मिकता और 7 प्रतिशत पर्यवेक्षण प्रभार	2.74
	मूल लागत के 65 प्रतिशत पर कार्य करार कर @ 4%	0.71
	कुल लागत	30.85
(ii)	कार्गो प्रहस्तन उपकरण	
	मशीनी कार्य	31.80
	मूल लागत पर 3% आकस्मिकता और 7 प्रतिशत पर्यवेक्षण प्रभार	3.18
	मूल लागत के 65 प्रतिशत पर कार्य करार कर @ 4%	0.83
	कुल लागत	35.81
(iii)	विविध लागत (5% of (i) और (ii))	3.33
	समग्र कार्गो प्रहस्तन कार्यों के लिए (i)+(ii)+(iii)	69.99
ख.	बर्थिंग कार्य	
	बर्थ लागत	47.39
	मूल लागत पर 3% आकस्मिकता और 7 प्रतिशत पर्यवेक्षण प्रभार	4.739
	मूल लागत के 65 प्रतिशत पर कार्य करार कर @ 4%	1.23
	बर्थ किराया के लिए कुल पूंजी लागत	53.36
	कुल पूंजी लागत	123.35

उपर्युक्त लागत अनुमान प्रचलित बाजार भावों पर आधारित है।

(viii) **प्रचालन लागत और संदर्भ प्रशुल्क का विवरण**(क) **कार्गो प्रहस्तन कार्य:**

क्रम सं	विवरण	(रु. लाखों में)
(i)	80 टन वाली एचएमसी के लिए विद्युत लागत (1 x 100 यूनिट x रु. 10.20 x 4000 घंटे)	40.80
(ii)	मरम्मत और अनुरक्षण लागत	
(क)	सिविल परिसंपत्तियां (1% x रु. 30.85 करोड़)-सांझा	30.85
(ख)	मशीनी परिसंपत्तियां @ 7% x रु. 35.81 करोड़ सभी मशीनी और विद्युतीय उपकरणों पर .	250.65
(iii)	मूल्यह्रास	
(क)	सिविल परिसंपत्तियां (3.17% on रु. 30.85 करोड़)	97.80
(ख)	मशीनी परिसंपत्तियां @6.33% on रु. 35.81 करोड़	226.66
(iv)	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों का बीमा 1%	69.99
(v)	लाईसेंस फीस (भू किराया और पत्तन की अन्य संपत्तियों के लिए)	
(क)	पत्तन को देय वाटर फ्रंट प्रभार (27,338 वर्ग मी. @ रु. 181.38/वर्ग मी./वर्ष 50% भूमि पर दर के अनुसार)	49.59
(ख)	स्टेक यार्ड (35,000 वर्ग मी. x रु. 362.76/वर्ग मी./वर्ष)	126.97
(vi)	अन्य व्यय @ स्थायी परिसंपत्तियों पर	349.96
	कुल प्रचालन लागत	1,243.26

(ख) राजस्व मांग और प्रस्तावित प्रशुल्क:

(रु.लाखों में)

क्रम सं.	विवरण	अनुमानित लागत
	कार्गो प्रहस्तन कार्य	
(a)	कुल अपेक्षित राजस्व (लाखों में)	
(i)	प्रचालन लागत	1,243.26
(ii)	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम	1,119.87
	कार्गो प्रहस्तन कार्य पर कुल राजस्व मांग	2363.14
(ख)	अपेक्षित राजस्व का अनुपातिक विभाजन	
(i)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार -एआरआर का @ 96%	2268.61
(ii)	भंडार प्रभार -एआरआर का @ 2%	47.26
(iii)	विविध प्रभार @ एआरआर का 2%	47.26
	कार्गो प्रहस्तन कार्य के लिए कुल राजस्व मांग	2363.14
	(क) प्रहस्तन प्रभार(संयोजी)	
	-राजस्व मांग (रु लाखों में)	2268.61
	संयोजी प्रहस्तन प्रभार (रु प्रति टन) 2,555,000 टन की इस्प्टतम क्षमता के लिए	
	-विदेशी (रु/टन)	88.79
	-तटीय(रु/टन)	53.27
(ख)	भंडारण प्रभार	-
	-राजस्व मांग (रु लाखों में)	47.26
	- भंडारण प्रभार को आकषित करने के लिए कार्गो का %	10%
	-भंडार प्रभार अदा करने के लिए संभाव्य कार्गो(लाख टन)(2.56एपटीपीएX 10%)	2.56
	(i)निशुल्क अवधि	
	(ii) भंडारण प्रभार (निशुल्क अवधि के पश्चात)	रु./Tonnes
	-प्रथम 6 दिन	3.00
	-अगले 6 दिन	4.86
	-तत्पश्चात	9.48
(ग)	विविध प्रभार	
	-राजस्व मांग (रु लाखों में)	47.26
	-क्षमता (टन प्रति वर्ष)	25.55
	-विविध प्रभार (रु/टन)	1.85

(ग) बर्थिंग गतिविधि:

क्रम सं.	विवरण	रु. लाखों में
(i)	मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत (बर्थ निर्माण रु. 30.85 करोड़ का 1%)	53.36
(ii)	रु 53.36 करोड़ का मूल्यह्रास @ 3.17% -	169.14
(iii)	रु 53.36 करोड़ का 1%@ बीमा	53.36
(iv)	कुल प्रचालन लागत बर्थिंग सेवा (क)	275.85
(v)	16% की दर से नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम	853.69
(vi)	बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व मांग (iv + v)	1,129.54

(घ) प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार :

क्रम सं	विवरण	इकाई	ड्राई बल्क/ब्रेक बल्क
1	डी डब्ल्यू टी	टन	20,000
2	अनुपात	%	100
3	पोत दिवस निष्पादन	टन/दिन	10,000
4	औसन जीआरटी प्रति जलयान	टन	11,242
5	औसत पार्सल आकार	टन	16,000

6	आगम/निर्गम	टन	2,555,000
7	वर्ष दिवस की संख्या (पंक्ति. 6/पंक्ति 3)	दिन	256
8	वर्ष घंटों की संख्या (पंक्ति 7x24 घंटे)	घंटे	6132
9	जलयानों की (पंक्ति.6/पंक्ति. 5)	सं.	160
10	Total जीआरटी घंटे (पंक्ति.4 x पंक्ति 8)	घंटे	68,935,944
11	राजस्व मांग(रु. लाखों में)		1,129.54
12	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा (11/10) विदेशी (11 x 100000/10) रु		1.64
13	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा (12x 60%) तटीय रु		0.98

(ix) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें इस प्रकार हैं:

(क) बर्थ किराया प्रभार :

क्रम सं.	विवरण	इकाई	विदेशी (रु)	तटीय (रु)
1.	जलयान	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका कोई भाग	1.64	0.98

(ख) कार्गो प्रहस्तन प्रभार :

क्रम सं.	विवरण	इकाई	विदेशी (रु)	तटीय (रु)
1.	ड्राई बल्क कार्गो /ब्रेक बल्क कार्गो	प्रति मी. टन	88.79	53.27

(ग) निशुल्क अवधि के पश्चात भंडारण प्रभार (प्रति टन/दिन):

(रु.)

क्रम सं.	विवरण	प्रथम 6दिन	अगले 6दिन	तत्पश्चात
1.	ड्राई बल्क कार्गो /ब्रेक बल्क कार्गो	3.00	4.86	9.48

(घ) बुहार और धूल संपीडन सेवाओं आदि के लिए विविध प्रभार:

ड्राई बल्क कार्गो /ब्रेक बल्क कार्गो	रु.1.85/टन
--------------------------------------	------------

(x) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक इस प्रकार हैं :

लाइसेंस धारक निम्न कार्य निष्पादन मानक पूरे करेगा :

(क) पीपीपी प्रचालक सामान्य कार्गो की मात्रा के न्यूनतम 8000 टन प्रतिदिन की दर से प्रहस्तन की गारंटी देगा।

4. वीओसीपीटी का 30.07.2016 प्रस्ताव, निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को और बोली दाताओं (वीओसीपी के द्वारा प्रेषित) उसके दिनांक 10 अगस्त और 11 अगस्त, 2016 के पश्चवर्ती पत्रों के मायम से उनकी टिप्पणियों के लिए भेज दिया गया था।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक जांच के पश्चात वीओसीपीटी से हमारे 16 सितंबर, 2016 के पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया कि वह हमारे पत्र में मांगी गई सूचना और स्पष्टीकरणों का उत्तर 22 सितंबर, 2016 तक भेज दे। वीओसीपीटी द्वारा, संयुक्त सुनवाई के पश्चात, 07 अक्टूबर, 2016 को अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत कर दिए हैं जिनका विवरण आगे के पैरा में दिया गया है।

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 सितंबर, 2016 को वीओसीपीटी के प्रांगण में आयोजित की गई थी। वीओसीपीटी ने एक संक्षिप्त पॉवर प्वायंट प्रस्तुति भी पेश की थी। इस संयुक्त सुनवाई के दौरान वीओसीपीटी तथा संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा प्रत्याशी बोलीदाताओं ने अपने अपने मत प्रस्तुत किए हैं।

6.2. संयुक्त सुनवाई में हुई संयुक्त सहमति के अनुसार वीओसीपीटी को हमारे पत्र दिनांक 26 सितंबर, 2016 के पत्र तथा स्मरण पत्र दिनांक 06 अक्टूबर, 2016 के माध्यम से निम्न बिंदुओं पर कार्यवाई करने का अनुरोध किया गया :—

- (i) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए विचारित प्रस्तावित प्रहस्तन दर में आशोधन।
- (ii) विस्तृत मुख्य कार्गो समूह-बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत विभिन्न कार्गो मदों को सम्मिलित करना।
- (iii) कार्गो प्रहस्तन कार्गो, भंडारण और विविध गतिविधियों की वार्षिक राजस्व मांग के अनुपातिक विभाजन के लिए उनकी प्रतिशतता पर विचार करना।
- (iv) पतन एक सप्ताह में प्रस्ताव को परिचालित करे और उसकी सूचना इस मंत्रालय को भेजे। प्रत्याशी बोलीकारों/उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उसपर अपनी अपनी टिप्पणियां पतन और प्राधिकरण को भेजने के लिए 3 दिन का समय दिया गया।

7.1. वीओसीपीटी ने, हमारे दिनांक 16 सितंबर, 2016 के पत्र के द्वारा मांगी गई जानकारी/स्पष्टीकरणों के प्रत्युत्तर में अपनी प्रतिक्रिया दिनांक 7 अक्टूबर, 2016 के पत्र के अंतर्गत भेज दी है। प्राधिकरण द्वारा मांगी गई जानकारी/स्पष्टीकरणों तथा पतन द्वारा प्रस्तुत प्रतिक्रिया का सारांश नीचे तालिकाबद्ध किया जाता है।

क्र.सं.	अतिरिक्त अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण	वीओसीपीटी की प्रतिक्रिया
(i)	न्यासी बोर्ड पतन के द्वारा प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन की एक प्रति वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत की जाए।	बोर्ड की 12 जुलाई, 2016 को आयोजित बैठक में अनुमोदित प्रस्ताव संकल्प सं. 172 की एक प्रति संलग्न है।
(ii)	अपफ्रंट के लिए प्रस्ताव के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय दस्तावेजों की जांच सूची/सूचना के अनुसार पतन को व्यावहारिकता रिपोर्ट प्रस्तुत करनी होती है। वीओसीपीटी व्यावहारिकता रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत करें।	मैं वैपकान्स, गुडगांव द्वारा तैयार की गई व्यावहारिकता रिपोर्ट की एक प्रति संलग्न है।
2	क्षमता : 80 टन वाली क्रेन की प्रहस्तन क्षमता 10000 टन प्रति दिन मानते हुए तथा 365 दिन प्रचालित और 70 प्रतिशत प्रयोग के आधार पर वीओसीपीटी ने क्रेन की इष्टतम क्षमता 2.56 एमटीपीए परिकलित की है। इस संबंध में वीओसीपीटी निम्नलिखित व्याख्या दे:	पतन द्वारा ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में वर्ष 2013-14, 2014-15, 2015-16 की औसतन प्रहस्तन दर 9624 टन/दिन है। प्राधिकरण के दिशानिर्देशों 2008 के अनुरूप, ड्राई बल्क कार्गो 90 प्रतिशत और वर्तमान ब्रेक बल्क कार्गो की आगम (बोरों में) 2.50 प्रतिशत तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो 7.50 प्रतिशत के लिए 6000 टन प्रति दिन (बोरे) तथा 3750 टन/दिन के हिसाब से, एचएमसी के जारी आदेश के अनुरूप विचार किया गया है। परियोजना की इष्टतम क्षमता पिछली क्षमता 26,00,000 टन (2.56 एमटीपीए) को संशोधित करे 24,09,648 टन कर दिया गया है। इस आधार पर, कार्गो प्रहस्तन कार्य भण्डारण प्रभार और विविध प्रभार के लिए संशोधित प्रभारों का प्रस्ताव किया गया है।
(i)	(क) बहुउद्देश्यीय टर्मिनलों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश जिन्हें वीओसीपीटी ने संदर्भित प्रस्ताव में मूलाधार माना है, मैं विभिन्न प्रकार के कार्गो वाहक पोतों के लिए प्रहस्तन दर के मानको का उल्लेख किया गया है। वर्तमान प्रस्ताव में ड्राई बल्क कार्गो की अभीष्टतम क्षमता निकालने के लिए बल्क कार्गो के लिए 4000 टन/दिन (स्टील और बोरों वाले कार्गो) और अन्य के लिए 2500 टन/दिन की दर रखी गई है। वीओसीपीटी ने 10000 टन/दिन की एक दर पर विचार किया है जो ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रासंगिक है। वीओसीपीटी, सभी प्रकार के कार्गो के लिए एकल	पतन ने ऊपर पैरा 7.2 (i) के लिए पृथक उत्तर नहीं दिया है। वीओसीपीटी द्वारा दिए गए उत्तर में पैरा 7.2 (i) के कार्य बिंदु का निदान है।

	प्रहस्तन दर 1000/टन/दिन पर विचार करने कारण/औचित्य बताए वह निर्धारित मानकों से विचलित होने के कारणों का भी उल्लेख करे।																																														
	(ख) पतन द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्राप्त प्रहस्तन दर का विवरण दिया जाए।	यथा अपेक्षित, वीओसीपीटी द्वारा पिछले तीन वर्ष अर्थात 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के दौरान प्राप्त प्रहस्तन दर का विवरण इस प्रकार है: <table><tr><th>क्रम सं.</th><th>कार्गो समूह</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>ड्राई बल्क- पारंपरिक –</td><td>8,661</td><td>9,879</td><td>10,331</td></tr><tr><td>2</td><td>ब्रेक बल्क</td><td>2,016</td><td>2,364</td><td>2,113</td></tr></table>	क्रम सं.	कार्गो समूह	2013-14	2014-15	2015-16	1	ड्राई बल्क- पारंपरिक –	8,661	9,879	10,331	2	ब्रेक बल्क	2,016	2,364	2,113																														
क्रम सं.	कार्गो समूह	2013-14	2014-15	2015-16																																											
1	ड्राई बल्क- पारंपरिक –	8,661	9,879	10,331																																											
2	ब्रेक बल्क	2,016	2,364	2,113																																											
(ii)	बर्थ पर प्रहास्तित किए जाने वाले आशातीत ड्राई बल्क कार्गो की दरें बताएं। यह पुष्टि की जाए कि पीपीपी प्रचालक को ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो, जिसके लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है, के अतिरिक्त अन्य किसी किस्म के प्रहस्तन से रोका जाएगा।	ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो की प्रहस्तन दरों का संदर्भ ग्रहण करें। रियायत ग्राही टेंडर में निर्दिष्ट कार्गो से इतर कार्गो के प्रहस्तन की अनुमति नहीं दी जाएगी।																																													
(iii)	प्रशुल्क दिशानिर्देशों, 2008 में 30,000 टन से नीचे के छोटे पार्सल आकारीय पोतों के लिए बल्क कार्गो दर 7500 टन प्रतिदिन निर्धारित है। वीओसीपीटी, 16000 टन के पार्सल आकार के छोटे पोत के लिए 10,000 टन/दिन हेतु अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत करे।	पार्सल आकार के 10,000 टन के संबंध में, प्रहस्तन दर के लिए मैं वैपकास द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट के अनुसार विचार किया गया है।																																													
3.	पूंजी लागत																																														
(i)	वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव में सिविल निर्माण, मशीनों और बर्थ के लिए कुल सिविल लागत क्रमशः 27.40 करोड़, रुपये 31.80 करोड़ और रुपये 47.39 करोड़ का उल्लेख किया है। तथापि वीओसीपीटी उपर्युक्त लागतों का अलग अलग विवरण नहीं दिया है। जिनका केवल कुल योग दिया गया है। इसलिए सिविल निर्माण, मशीनों और बर्थ के लिए क्रमशः क्रमशः 27.40 करोड़, रुपये 31.80 करोड़ और रुपये 47.39 करोड़ का विवरण प्रस्तुत किया जाए।	<table><tr><td colspan="3">सिविल निर्माण लागत, मशीनी कार्य और बर्थ की लागतों का विवरण नीचे दिया गया है :— एसडीबी के साथ साथ फाईलिंग और संरक्षण कार्य</td></tr><tr><th>क्रम सं.</th><th>विवरण</th><th>लागत रु (लाखों में)</th></tr><tr><td>1</td><td>पत्थर संक्षण कार्य</td><td>136</td></tr><tr><td>2</td><td>पीसीसी कंक्रीट ब्लॉक</td><td>64</td></tr><tr><td>3</td><td>बैक अप क्षेत्र (किट्टी डालना और उसकसा जमाव)</td><td>900</td></tr><tr><td>4</td><td>भंडारण शेड का निर्माण(2000 मी @ रु. 15000)</td><td>300</td></tr><tr><td>5</td><td>ट्रांजिट शेड का निर्माण(1000 मी @ रु. 15000)</td><td>150</td></tr><tr><td>6</td><td>परिसर की चारदीवारी का निर्माण (800मी. @ रु. 8400 प्रति मी.</td><td>67</td></tr><tr><td>7</td><td>आंतरिक सड़कें @ रु. 50,000)</td><td>750</td></tr><tr><td>8</td><td>जल आपूर्ति एवं सीवेज आदि .</td><td>200</td></tr><tr><td>9</td><td>संबद्ध ढांचा</td><td>175</td></tr><tr><td>(III)</td><td>एसडीबी के साथ साथ फाईलिंग और संरक्षण कार्य की कुल लागत</td><td>2742</td></tr><tr><td></td><td>विद्युतीय और मशीनी लागत</td><td></td></tr><tr><td>1</td><td>फ्रेट लागत सहित 80टन वाली एचएमसी</td><td>2100</td></tr><tr><td>2</td><td>ग्रेब (20 मी.टन)</td><td>100</td></tr></table>	सिविल निर्माण लागत, मशीनी कार्य और बर्थ की लागतों का विवरण नीचे दिया गया है :— एसडीबी के साथ साथ फाईलिंग और संरक्षण कार्य			क्रम सं.	विवरण	लागत रु (लाखों में)	1	पत्थर संक्षण कार्य	136	2	पीसीसी कंक्रीट ब्लॉक	64	3	बैक अप क्षेत्र (किट्टी डालना और उसकसा जमाव)	900	4	भंडारण शेड का निर्माण(2000 मी @ रु. 15000)	300	5	ट्रांजिट शेड का निर्माण(1000 मी @ रु. 15000)	150	6	परिसर की चारदीवारी का निर्माण (800मी. @ रु. 8400 प्रति मी.	67	7	आंतरिक सड़कें @ रु. 50,000)	750	8	जल आपूर्ति एवं सीवेज आदि .	200	9	संबद्ध ढांचा	175	(III)	एसडीबी के साथ साथ फाईलिंग और संरक्षण कार्य की कुल लागत	2742		विद्युतीय और मशीनी लागत		1	फ्रेट लागत सहित 80टन वाली एचएमसी	2100	2	ग्रेब (20 मी.टन)	100
सिविल निर्माण लागत, मशीनी कार्य और बर्थ की लागतों का विवरण नीचे दिया गया है :— एसडीबी के साथ साथ फाईलिंग और संरक्षण कार्य																																															
क्रम सं.	विवरण	लागत रु (लाखों में)																																													
1	पत्थर संक्षण कार्य	136																																													
2	पीसीसी कंक्रीट ब्लॉक	64																																													
3	बैक अप क्षेत्र (किट्टी डालना और उसकसा जमाव)	900																																													
4	भंडारण शेड का निर्माण(2000 मी @ रु. 15000)	300																																													
5	ट्रांजिट शेड का निर्माण(1000 मी @ रु. 15000)	150																																													
6	परिसर की चारदीवारी का निर्माण (800मी. @ रु. 8400 प्रति मी.	67																																													
7	आंतरिक सड़कें @ रु. 50,000)	750																																													
8	जल आपूर्ति एवं सीवेज आदि .	200																																													
9	संबद्ध ढांचा	175																																													
(III)	एसडीबी के साथ साथ फाईलिंग और संरक्षण कार्य की कुल लागत	2742																																													
	विद्युतीय और मशीनी लागत																																														
1	फ्रेट लागत सहित 80टन वाली एचएमसी	2100																																													
2	ग्रेब (20 मी.टन)	100																																													

		<table> <tr> <td>3</td><td>विद्युतीय मर्दें</td><td></td></tr> <tr> <td>4</td><td>4000 केवीए ट्रांसफार्मर -11 केवी/3.3 केवी</td><td>150</td></tr> <tr> <td>5</td><td>500 ए केवीए- 3.3 केवी/415वी</td><td>75</td></tr> <tr> <td></td><td>स्विच गीयर</td><td>50</td></tr> <tr> <td></td><td>मोटर नियंत्रण गीयर</td><td>50</td></tr> <tr> <td></td><td>पीएलसी</td><td>50</td></tr> <tr> <td></td><td>एचटी विद्युत केबल</td><td>527</td></tr> <tr> <td></td><td>ऊंचाई वाले प्रकाशीय स्तंभ</td><td>64</td></tr> <tr> <td></td><td>पारंपरिक फिटिंग , एलटी केबल आदि</td><td>15</td></tr> <tr> <td>(II)</td><td>विद्युतीय और मशीनी कुल लागत</td><td>3181</td></tr> <tr> <td></td><td>बर्थ किराया लागत</td><td></td></tr> <tr> <td>1</td><td>मोबिलाइजेशन और डी- मोबिलाइजेशन</td><td>846</td></tr> <tr> <td>2</td><td>प्रत्येक पाइल स्थान पर पाइलिंग गेंद्री और संबद्ध उपकरणों की स्थापना</td><td>80</td></tr> <tr> <td>3</td><td>पाइल कार्य (लागत जैसी है)</td><td>1703</td></tr> <tr> <td>4</td><td>ऊपरि ढांचागत कार्य</td><td></td></tr> <tr> <td>5</td><td>बीमें (काट)</td><td rowspan="3">1756</td></tr> <tr> <td>6</td><td>बीमें (लंबवत)</td></tr> <tr> <td>7</td><td>स्लैब</td></tr> <tr> <td>8</td><td>हार्ड ड्रेक ड्रामाटिक जांच</td><td>5</td></tr> <tr> <td>9</td><td>रबर निविदा 21 मी. सी/सी</td><td>76</td></tr> <tr> <td>10</td><td>60टन बोलाई @ मी. सी/सी</td><td>9</td></tr> <tr> <td>11</td><td>सीढ़ियों आदि जैसे वार्फ से संबद्ध हिस्से पुर्जे</td><td>35</td></tr> <tr> <td></td><td>कमी/अधिकता</td><td>229</td></tr> <tr> <td>(I)</td><td>कुल बर्थ किराया</td><td>4738</td></tr> <tr> <td></td><td>कुल लागत (I+II+III) =</td><td>10661.00</td></tr> <tr> <td colspan="3">मान लो रु. 107 करोड़</td></tr> </table>	3	विद्युतीय मर्दें		4	4000 केवीए ट्रांसफार्मर -11 केवी/3.3 केवी	150	5	500 ए केवीए- 3.3 केवी/415वी	75		स्विच गीयर	50		मोटर नियंत्रण गीयर	50		पीएलसी	50		एचटी विद्युत केबल	527		ऊंचाई वाले प्रकाशीय स्तंभ	64		पारंपरिक फिटिंग , एलटी केबल आदि	15	(II)	विद्युतीय और मशीनी कुल लागत	3181		बर्थ किराया लागत		1	मोबिलाइजेशन और डी- मोबिलाइजेशन	846	2	प्रत्येक पाइल स्थान पर पाइलिंग गेंद्री और संबद्ध उपकरणों की स्थापना	80	3	पाइल कार्य (लागत जैसी है)	1703	4	ऊपरि ढांचागत कार्य		5	बीमें (काट)	1756	6	बीमें (लंबवत)	7	स्लैब	8	हार्ड ड्रेक ड्रामाटिक जांच	5	9	रबर निविदा 21 मी. सी/सी	76	10	60टन बोलाई @ मी. सी/सी	9	11	सीढ़ियों आदि जैसे वार्फ से संबद्ध हिस्से पुर्जे	35		कमी/अधिकता	229	(I)	कुल बर्थ किराया	4738		कुल लागत (I+II+III) =	10661.00	मान लो रु. 107 करोड़		
3	विद्युतीय मर्दें																																																																													
4	4000 केवीए ट्रांसफार्मर -11 केवी/3.3 केवी	150																																																																												
5	500 ए केवीए- 3.3 केवी/415वी	75																																																																												
	स्विच गीयर	50																																																																												
	मोटर नियंत्रण गीयर	50																																																																												
	पीएलसी	50																																																																												
	एचटी विद्युत केबल	527																																																																												
	ऊंचाई वाले प्रकाशीय स्तंभ	64																																																																												
	पारंपरिक फिटिंग , एलटी केबल आदि	15																																																																												
(II)	विद्युतीय और मशीनी कुल लागत	3181																																																																												
	बर्थ किराया लागत																																																																													
1	मोबिलाइजेशन और डी- मोबिलाइजेशन	846																																																																												
2	प्रत्येक पाइल स्थान पर पाइलिंग गेंद्री और संबद्ध उपकरणों की स्थापना	80																																																																												
3	पाइल कार्य (लागत जैसी है)	1703																																																																												
4	ऊपरि ढांचागत कार्य																																																																													
5	बीमें (काट)	1756																																																																												
6	बीमें (लंबवत)																																																																													
7	स्लैब																																																																													
8	हार्ड ड्रेक ड्रामाटिक जांच	5																																																																												
9	रबर निविदा 21 मी. सी/सी	76																																																																												
10	60टन बोलाई @ मी. सी/सी	9																																																																												
11	सीढ़ियों आदि जैसे वार्फ से संबद्ध हिस्से पुर्जे	35																																																																												
	कमी/अधिकता	229																																																																												
(I)	कुल बर्थ किराया	4738																																																																												
	कुल लागत (I+II+III) =	10661.00																																																																												
मान लो रु. 107 करोड़																																																																														
(ii)	वीसीओपीटी ने सिविल, मशीनों और बर्थ के आकलन के समर्थन में बाजार भावों, बजटरी कोटेशनों से संबंधित कोई संगणन नहीं दिया है। कृपया सिविल निर्माण लागत, मशीनी कार्यों और बर्थ की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें और संभाव्यता रिपोर्ट के अनुसार पूंजीगत लागत आकलन को स्पष्ट करें।	सिविल, मशीनी और बर्थ की लागत के सभी आकलन जो प्रशुल्क प्रस्ताव में दिए गए हैं, वेपकान्स द्वारा प्रस्तुत संभाव्यता रिपोर्ट पर आधारित हैं।																																																																												
(iii)	मूललागत पर 7 प्रतिशत की दर से पर्यवेक्षण प्रभार और 3 प्रतिशत की दर से फुटकर प्रभार पर विचार करने का आधार क्या है। वीओसीपीटी यह पुष्टि करे कि पर्यवेक्षण और फुटकर प्रभार, संभाव्यता रिपोर्ट के अनुसार सम्मिलित किए गए हैं।	मूल लागत पर 7 प्रतिशत की दर से पर्यवेक्षण प्रभार और 3 प्रतिशत की दर से फुटकर प्रभार संभाव्यता रिपोर्ट के अनुसार सम्मिलित किए गए हैं।																																																																												
(iv)	वीओसीपीटी पुष्टि करे कि प्रस्तावित उपकरणों से 20,000 डीडब्ल्यूटी जलयानों की अपेक्षाओं की पूर्ति हो सकेगा	जी, हां। पुष्टि की जाती है कि प्रस्तावित उपकरण से 20000 डीडब्ल्यूटी जलयानों की आवश्यकता की पूर्ति हो सकेगी।																																																																												
(v)	कृपया पुष्टि करें कि दिशानिर्देश-2008 के खण्ड 4.2 पर सिविल निर्माण लागत की प्रासंगिक सूची में निर्धारित सिविल ढांचों पर पतन द्वारा विचार किया गया है। यह भी पुष्टि की जाए कि यथा विद्युत, प्रकाश और संचार जो उपकरण सूची में लिखित हैं, पर भी विचार किया गया है।	2008 के दिशानिर्देशों के खण्ड 4.2 के अनुसार पुष्टि की जाती है कि सभी पदों को शामिल कर लिया गया है। पहुंच मार्ग और रेलवे लाइनों को निम्न कारणों से छोड़ दिया गया है :- (i) पहुंच मार्ग : क्योंकि जेट्टी भरत किए गए स्थान के पीछे है। (ii) रेलवे लाइनें : मोबाइल हार्बर क्रेनों का प्रस्ताव किया गया																																																																												

		है इसलिए रेलवे लाइनों की आवश्यकता नहीं है।
4.	प्रचालन लागत	
(i)	विद्युत लागत वीओसीपीटी ने प्रति यूनिट की दर प्रति घण्टा रुपये 10.20 पर विचार किया है। वीओसीपीटी पुष्टि करे कि विद्युत लागत आकलन के लिए विचारित दर प्रचालित दरों के आधार पर प्रस्तावित है। वीओसीपीटी संगणन के लिए अपनायी गई दर के समर्थन में विगत तीन माह के बिजली बिलों की प्रतियां प्रस्तुत करे।	रुपये 10.20 प्रति यूनिट की दर अप्रैल, 2016 तथा मई, 2016 के महीनों की विद्युत लागत के आधार पर गई है। समर्थन में बिल संलग्न है।
(ii)	लाइसेंस फीस	
	(क) वीओसीपीटी यह पुष्टि करे कि वाटर-फ्रंट और स्टेक यार्ड को लीज पर देने का प्रस्ताव संभाव्यता रिपोर्ट के अनुसार है। कृपया यह भी पुष्टि करें कि प्रस्तावित आबंटन पतन की भू-उपयोग योजना के अनुसार किया गया है।	पुष्टि की जाती है कि वाटर फ्रंट और स्टेक यार्ड को लीज पर देने का प्रस्ताव व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है और प्रस्तावित बैक-अप क्षेत्र भरायी वाला क्षेत्र है जिस पर भू-उपयोग योजना लागू नहीं होती है।
	(ख) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लेख है कि पतन की भूमि और परिसंपत्तियों को संबंधित महापतनों के दरमानों में निर्धारित दरमानों के आधार पर आकलित किया जाए। कृपया पुष्टि करें कि क्या भूमि के लिए वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए 50 प्रतिशत भूमि पर रुपये 181.38 प्रति वर्ग मीटर/वार्षिक और स्टेक यार्ड के लिए रुपये 362.76 वर्ग मीटर वार्षिक परिकलित करते समय वीओसीपीटी के मौजूदा दरमानों में संदर्भित अनुसूचियों पर विचार किया गया है।	यूनिट दर, वाणिज्य पतन से संबंधित 01 जुलाई, 2013 से 30 जुलाई, 2017 तक 2 प्रतिशत वृद्धि सहित, मूलदर के साथ रुपये 335.14, दिनांक 01 जुलाई, 2007 से 'वाणिज्यक पतन से संबंधित' वर्ग के अंतर्गत, प्राधिकरण के द्वारा आदेश सं. टीएएम पी/6/2012 वीओसीपीटी दिनांक 04 अप्रैल, 2014 द्वारा अनुमोदित पतन क्षेत्र में भूमि के लीज/लीज लाइसेंस के आधार पर है।
5.	बर्थ की प्रचालन लागत मरम्मत और अनुरक्षण तथा मूल्यहास का आकलन करते करते समय वीओसीपीटी द्वारा विचारित पूंजीगत लागत रुपये 30.85 करोड़, अध्ययन 5 में क्रम सं. -II। पर दिए गए राजस्व परिकलन बर्थ की लागत रुपये 47.39 करोड़ से मेल नहीं खाती है। वीओसीपीटी, बर्थ सेवाओं की प्रचालन लागत के आकलन के आंकड़ों में सुधार करें।	बर्थ की पूंजी लागत रुपये 53.36 करोड़ की अपेक्षा रुपये 30.85 करोड़ गलती से विवरण कालम में 53.36 करोड़ लिखी गई है, परंतु राशि वाले कालम में इसे 1 प्रतिशत की दर से मरम्मत और अनुरक्षण लागत रुपये 53.36 करोड़ पर 3 प्रतिशत मूल्यहास की दर से सही दिखाया गया है। अतः राशि कालम में किसी प्रकार का परिवर्तन आवश्यक नहीं है।
6.	वार्षिक राजस्व मांग(एआरआर) तथा प्रस्तावित प्रशुल्क परिकलन	
(i)	बहु-उद्देश्यीय बर्थ पर दी जाने वाली सेवाओं के लिए मानक अनुसार, अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए राजस्व मांग के आनुपातिक पृथकीकरण के लिए मानकों के अनुसार कुल राजस्व का 90 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन प्रभार तथा शेष 10 प्रतिशत भण्डारण तथा विविध प्रभार (प्रत्येक के लिए 5 प्रतिशत) में पृथक-पृथक किया गया है और शेष 4 प्रतिशत भंडारण तथा विविध प्रभार के लिए। वीओसीपीटी ने 96 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन प्रभार के लिए पृथक्कीकरण किया है। इस विचलन का कारण पूर्ण औचित्य के साथ उल्लेखित किया जाए।	वार्षिक राजस्व मांग का आनुपातिक पृथक्कीकरण कार्गो प्रहस्तन प्रभार, भण्डारण प्रभार और विविध प्रभारों के लिए क्रमशः 96 प्रतिशत, 2 प्रतिशत और 2 प्रतिशत के अनुपात में किया गया है। जैसा उथले ड्रांट बर्थ हेतु सीमेंट और सीमेंट की असंसाधित सामग्री के लिए पिछले प्रस्ताव में पृथक्कीकरण किया गया था। अब यह अनुपात दिशानिर्देशों के अनुसार 90 प्रतिशत, 05 प्रतिशत और 05 प्रतिशत के अनुपात में किया गया है और संशोधित परिकलन संलग्न कर दिए गए हैं। [वीओसीपीटी ने ऊपर 7.2 (III) में दिए गए पृथक उत्तर में कार्रवाई का उल्लेख नहीं किया है। बिंदु पर वीओसीपीटी का उत्तर, पैरा 7.2 (III) में कहे गए प्रश्न का निदान करती है।] क्योंकि पतन वीओसीपीटी पर बर्थ के केवल तटीय जलयानों के

		प्रहस्तन के लिए ले रहा है इसलिए, विषय गत सामान्य कार्गो बर्थ में प्रहस्तित सभी जलयान विदेशी माने जाएंगे। अतः राजस्व मांग को तटीय पोतों के समक्ष नहीं दर्शाया गया है।
(ii)	बर्थ किराया परिकलन में वीओसीपीटी ने निर्णीत दर पर तटीय जलयानों के लिए 60 प्रतिशत की रियायती दर का प्रस्ताव किया है परंतु तटीय रिचायत के प्रभाव को बर्थ किराया प्रभार संगणन में नहीं दर्शाया है। तटीय जलयानों के लिए लागू तटीय प्रशुल्क के प्रभाव को राजस्व की रूप रेखा में दर्शाया जाए ताकि वीओटी प्रचालक, प्रस्तावित प्रशुल्क दर स्तर पर आकलित राजस्व मांग के लक्ष्य को पूरा कर सके।	
7.	बर्थ किराया प्रभार का परिकलन: वीओसीपीटी पुष्टि करे कि जलयानों के औसत जीआरटी घण्टे जलयानों का पार्सल आकार आदि जैसे मानदण्ड पिछले तीन वर्षों में अपनाए गए वास्तविक आंकड़ों के अनुरूप है।	बर्थ किराया संगणन में अपनाए गए औसत जीआरटी घण्टे, जलयानों का पार्सल आकार आदि मानदण्ड कथित परियोजना की व्यवहार्यता/संभाव्यता रिपोर्ट में दी गई जानकारी आधारित है और वह रिपोर्ट जलयानों पिछले सालों में पतन में वास्तविक पहुंच पद्धति के अनुरूप में है।
8.	भण्डारण प्रभार संगणन	
(i)	भण्डारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो का 10 प्रतिशत मानने का आधार क्या है।	ऊथले ड्रॉट बर्थ में प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो की किस्म पर विचार करते हुए, यह माना जाता है कि कार्गो के 10 प्रतिशत पर भण्डारण प्रभार लगाया जाएगा। जैसाकि सीमेंट और उथले संबंधित कच्ची सामग्री के लिए उथले ड्रॉट बर्थ के लिए पिछले प्रस्तावों में किया गया है।
(ii)	वीओसीपीटी ने निशुल्क अवधि के बाद पहले 6 दिन, अगले 6 दिन और उसके बाद के लिए क्रमशः रुपये 3/टन/दिन, रुपये 4.86/टन/दिन और रुपये 9.48/टन/दिन का प्रस्ताव किया है। भण्डारण प्रभार की प्रस्तावित दरों का आधार और गणना का विवरण दिया जाए।	भण्डारण प्रभार (रुपये 118.16 लाख) की राजस्व मांग को कार्गो (2.41 लाख टन) से भाग दिया गया है। यह भंडारण प्रभार आवक-आकर्षण है तथा भागफल फिर 6 से भाग दिया गया है ताकि प्रतिदिन प्रति टन प्रशुल्क पहले 6 दिन की गणना की जा सके और इसके बाद के लिए इसे 1-62 से अगली स्लैब के लिए गुणा किया गया है और तीसरी स्लैब के लिए उसे 1.95 से गुणा किया गया है जैसा कि एनसीबी-11। और एसडीबी के पिछले प्रस्तावों में सीमेंट और संबद्ध कच्ची सामग्री के प्रहस्तन के लिए किया गया है, जिससे मान लिया गया था।
9.	दरमान: वीओसीपीटी सहित अन्य सभी महापतन न्यासों में अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में समान रूप से शामिल निर्धारित निम्नलिखित सामान्य शर्तें, दरमानों में सम्मिलित की जाए:- " उपयोक्ता को, वीओटी प्रचालक के किसी तार्किक स्तर के कारण के बिना विलंब शुल्क देना अपेक्षित नहीं होगा "	यह प्राधिकरण दरमानों में सामान्य निबंधन एवं शर्तें 1.2 के अंतर्गत एक खण्ड शामिल करें कि " "

7.2. वीओसीपीटी ने दिनांक 7 अक्टूबर, 2016 के अंतर्गत अतिरिक्त सूचना/जानकारी के साथ संशोधित प्रशुल्क परिकलन भी प्रस्तुत किया है।

7.3. वीओसीपीटी के दिनांक 07 अक्टूबर, 2016 के पत्र के अंतर्गत निम्न आशोधनों का प्रस्ताव किया गया है:-

(i) पतन ने ड्राई बल्क कार्गो ब्रेक बल्क कार्गो और ब्रेक कार्गो (अन्य) के लिए मूल प्रस्ताव में एकल प्रहस्तन दर की अपेक्षा अलग अलग प्रहस्तन दरों पर विचार किया है।

मूल एवं संशोधित प्रस्ताव में विचारित दरों का तुलनात्मक विवरण इस प्रकार है:

वस्तु	30 जुलाई 2016 के मूल प्रस्ताव के अनुसार प्रहस्तन दर	07 अक्टूबर 2016 की संशोधित प्रस्ताव के अनुसार प्रहस्तन दर
ड्राई बल्क कार्गो	10,000 टन/दिन	10,000 टन/दिन
ब्रेक बल्क कार्गो	10,000 टन/दिन	6,000 टन/दिन
ब्रेक बल्क (अन्य)	शून्य	3,750 टन/दिन

(ii) तदनुसार इसने इष्टतम क्वे क्षमता के परिकलन में निम्नानुसार संशोधन किया है :

इष्टतम क्वे क्षमता :

(i)	ईष्टतम क्वे क्षमता = $0.70 [(90\% \times 10,000) + (2.50\% \times 6,000) + (7.50\% \times 3,750)] \times 365 = (2299500 + 38325 + 71859)$	24,09,684
-----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------

(iii) पूंजीगत लागत और प्रचालन लागत के आकलन और एआरआर में इससे पूर्व के मूल प्रस्ताव की तुलना में कोई परिवर्तन नहीं है।

(iv) राजस्व मांग का अनुपातिक पृथक्कीकरण :

(क) वीओसीपीटी ने दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित मानकों के अनुसरण में राजस्व मांग के आनुपातिक पृथक्कीकरण में निम्न तालिका अनुसार संशोधन कर दिया है:

वस्तु	जुलाई 2016 के मूल प्रस्ताव में पृथक्कीकरण के विचारित%	07 अक्टूबर 2016 के संशोधित प्रस्ताव में पृथक्कीकरण के लिए विचारित %
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	96%	90%
भंडारण प्रभार	2%	5%
विविध प्रभार	2%	5%

(ख) तदनुसार, वीओसीपीटी द्वारा संशोधित प्रस्ताव में विचारित पृथक्कीकरण इस प्रकार हैं :

(रु. लाखों में)

क्रम सं.	राजस्व मांग का अनुपातिक पृथक्कीकरण	आकलन
(i)	एआरआर के @ 90% कार्गो प्रहस्तन प्रभार	2,126.82
(ii)	एआरआर के @ 5% भंडारण प्रभार	118.16
(iii)	एआरआर के @ 5% विविध प्रभार	118.16
	कार्गो प्रहस्तन कार्यों के लिए कुल राजस्व मांग	2,363.14

(v) संशोधित प्रशुल्क का संगणन :

(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार

कार्गो प्रहस्तन प्रभार हेतु प्रस्तावित दर निकालने के लिए आकलित राजस्व मांग को ड्राई बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और ब्रेक कार्गो(अन्य)तीन कार्गो समूहों में क्रमशः 90 प्रतिशत, 2.5 प्रतिशत और 7.5 प्रतिशत में बांटा गया है तथा विदेशी कार्गो के लिए दरें इस प्रकार हैं

क्रम सं.	विवरण	रु. लाखों में
1.	प्रहस्तन प्रभार	
(क)	राजस्व मांग	2126.82
(ख)	टर्मिनल की क्षमता (लाख टन)	2409684
(ग)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार रु. प्रति टन (विदेशी के लिए)	
	ड्राई बल्क कार्गो	83.24
	ब्रेक बल्क कार्गो	138.74
	ब्रेक बल्क (अन्य)	221.98

(ख) भंडारण और विविध प्रभारों का संगणन :

वीओसीपीटी द्वारा वार्षिक राजस्व मांग के पृथक्कीकरण में परिवर्तन के कारण वीओसीपीटी द्वारा भंडारण एवं विविध प्रभारों में भी संशोधन किया गया है जो इस प्रकार है:

क्रम सं.	विवरण	राशि
1.	भंडार प्रभार	
(क)	भंडारण प्रभारों के लिए राजस्व मांग (रु.लाखों में)	118.16
(ख)	भंडारण प्रभार आकषित करने वाला प्रतिशत कार्गो	10%
(ग)	भंडारण प्रभार आकषित करने वाला कार्गो (लाख टन) (24.10 x 10%)	2.41
2.	भंडार प्रभार प्रति टन : (निशुल्क अवधि के बाद)	
(क)	प्रथम दिन (रु प्रति टन प्रति दिन)	8.17
(ख)	अगले 6 दिन (रु प्रति टन प्रति दिन)	13.24
(ग)	तत्पश्चात (रु प्रति टन प्रति दिन)	25.81
3.	विविध प्रभार	
(क)	विविध प्रभारों के लिए राजस्व मांग	118.16
(ख)	टर्मिनल क्षमता (लाख टन)	24.10
	बुहार और धूल संपीड़न आदि सेवाओं के लिए विविध प्रभार. (रु/टन)	4.90

(ग) बर्थ किराया संगणन :

वीओसीपीटी द्वारा पूर्व में प्रस्तावित दरों की तुलना में बर्थ किराया प्रभार संगणन और बर्थ किराया प्रभार में कोई परिवर्तन नहीं हैं।

7.4. वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित प्रशुल्क इस प्रकार है:

(i) सामान्य कार्गो प्रहस्तन के लिए उथले ड्रॉट बर्थ हेतु कार्गो प्रहस्तन प्रभार :

क्रम सं.	वस्तु	यूनिट	दर (रु) (विदेशी)	दर (रु) (तटीय)
1.	ड्राई बल्क कार्गो	प्रति मीट्रिक टन	83.24	49.94
2.	ब्रेक बल्क (बोरों में)	प्रति मीट्रिक टन	138.74	83.24
3.	ब्रेक बल्क (अन्य)	प्रति मीट्रिक टन	221.98	133.19

- (ii) निशुल्क अवधि के पश्चात भंडारण प्रभार (प्रति टन/दिन)
- (क) निशुल्क अवधि: 5 दिन आयात के लिए तथा 15 दिन निर्यात के लिए

(ख) निशुल्क अवधि के पश्चात भंडारण प्रभार

(रु/टन/दिन)

क्रम सं.	विवरण	पहले 6 दिन	अगले 6 दिन	तत्पश्चात
1.	ड्राई बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो	8.17	13.24	25.81

- (iii) बुहार और धूल संपीड़न आदि सेवाओं के लिए विविध प्रभारः

1.	ड्राई बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो	रु. 4.90/टन
----	-------------------------------------	-------------

- (iv) बर्थ किराया अनुसूची:

क्रम सं.	पोत	दर: रु. प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका कोई भाग
1.	जलयान (विदेशी)	1.64
2.	जलयान (तटीय)	0.98

7.5. पैरा 7.(iii) में उल्लेखित कार्यबिंदु पर प्रतिक्रिया स्वरूप उन वस्तुओं की सूची जिनका प्रस्तावित उथले ड्रॉट बर्थ पर प्रहस्तन किया जाना है, वीओसीपीटी ने नीचे उल्लेख किया है:

- सीमेंट
- चूना पत्तथर
- पाल आयल
- सूखा मेवा (बोरों में)
- आयल केक/खोपा
- मटर
- स्टोन डस्ट
- पत्थर (खुरदरा)
- थोक में नमक
- सल्फर

वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि रियायतग्राही को टेंडर में निर्दिष्ट कार्गो के अतिरिक्त कार्गो के प्रहस्तन की अनुमति नहीं दी जाएगी।

8.1. संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने के संदर्भ में वीओसीपीटी को हमारे दिनांक 18 अक्टूबर, 2016 के पत्र द्वारा, दिनांक 07 अक्टूबर, 2016 का संशोधित प्रस्ताव उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों, प्रत्याशी बोलीदाताओं को परिचालित करने और संशोधित प्रस्ताव प्राप्त होने के 3 दिन में उन पर अपनी अपनी अभ्युक्तियां भेजने का अनुरोध करने की पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने दिनांक 05 नवंबर, 2016 के पत्र द्वारा पुष्टि की है कि उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों बोलीदाताओं को प्रस्ताव भेजा गया और उन्होंने अपनी-अपनी अभ्युक्तियां भेज दी हैं।

8.2. टूटीकोरीन स्टीवडोर्स एसोसिएशन ने 05 अक्टूबर, 2016 के अंतर्गत, संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी है। टीएसए से प्राप्त अभ्युक्तियों की एक प्रति हमारे दिनांक 18 अक्टूबर, 2016 के पत्र के माध्यम से वीओसीपीटी को भेजी गई है। वीओसीपीटी ने दिनांक 08 नवंबर, 2016 के ई-मेल द्वारा अपना उत्तर दे दिया है।

9. मामले पर कार्रवाई के दौरान वीओसीपीटी द्वारा उल्लेख किया गया था कि पतन को सीमेंट प्रहस्तन (बोरों में) के लिए सेवाओं के संदर्भ में प्रस्ताव का पुनः अवलोकन करना होगा। अतः वीओसीपीटी को, हमारे दिनांक 09 नवंबर, 2016 के पत्र के माध्यम से आवश्यक

कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया था। इसके उत्तर में वीओसीपीटी ने दिनांक 11 नवंबर, 2016 के पत्र द्वारा स्पष्ट किया है कि यदि सीमेंट का प्रहस्तन किया जाता है तो आवश्यक सिलो का प्रबंध पीपीपी प्रचालक द्वारा किया जाएगा। पतन ने पुष्टि की है कि प्रस्ताव में इस संबंध कोई आशोधन करने की आवश्यकता नहीं है।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही का विवरण प्राधिकरण के कार्यालय के रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों के प्रासंगिक उद्धरण, उन्हें पृथक-पृथक भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिए जाएंगे।

11. इस मामले में कार्रवाई के दौरान एकत्रित समग्र जानकारी के संदर्भ में निम्न स्थिति उभरती है:-

(i) वीओसीपीटी के इस प्रस्ताव में, उथले ड्रॉट बर्थ (एसडीबी) पर प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के अंतर्गत वर्ष 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों के अनुसरण में, सामान्य कार्गो प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है।

वीओसीपीटी ने बहु-उद्देशीय बर्थ के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों और मानकों के आधार टर्मिनल की इष्टतम क्षमता और प्रचालन लागत के लिए जहां कहीं भी आवश्यक है अपना प्रस्ताव तैयार किया है।

(ii) प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खण्ड 2.4 में उल्लेख है कि यदि दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत किसी विशेष वस्तु के लिए निर्धारित प्रशुल्क महापतन या अन्य पतन के मतानुसार उस वस्तु के प्रशुल्क का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो वह महापतन न्यास प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार, विस्तृत औचित्य बताते हुए उस वस्तु के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्राधिकरण से अनुरोध कर सकता है। जैसा कि पहले भी कहा गया है, यह प्रस्ताव वीओसीपीटी द्वारा 80 टन वाले एचएमसी लगाकर, विकास, निर्माण, वित्त, प्रचालन और अंतरक (डीबीओएफटी) पद्धति के आधार पर पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप माध्यम से सामान्य कार्गो का प्रहस्तन हो सके, संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के संदर्भ में प्रस्तुत किया गया है। प्राधिकरण द्वारा पहले अधिकांश महापतनों पर 100 टन वाली तथा कुछ महापतनों पर 124 टन वाली एचएमसी के लिए संबंधित पतनों हेतु अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण किया गया है। किसी भी पतन पर स्वतंत्र रूप से कार्य हेतु 80 टन वाली एचएमसी के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के तहत प्रशुल्क निर्धारण नहीं किया गया है। अतः वीओसीपीटी द्वारा 2008 के सिद्धांतों/दिशा-निर्देशों के अनुसरण में, दिशानिर्देश, 2013 के अंतर्गत पतन के न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव पर कार्रवाई की जाती है।

(iii) पतन का मूल प्रस्ताव 30 जुलाई, 2016 को प्रस्तुत किया गया था। मूल प्रस्ताव में जैसा कि पूर्ववर्ती पैराग्राफों में उल्लेख है, मुख्य घटकों से संबंधित जैसे प्रहस्तन दर तथा कार्गो प्रहस्तन से संबंधित वार्षिक राजस्व भाग (एआरआर) के आनुपातिक पृथक्कीकरण के बारे में अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से विचलन पया गया था। इस विचलन पर प्राधिकरण द्वारा आपत्ति किए जाने पर वीओसीपीटी ने दिनांक 07 अक्टूबर, 2016 के पत्र द्वारा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया है। वीओसीपीटी ने 11 नवंबर, 2016 के पत्र के माध्यम से आगे भी स्पष्टीकरण दिए हैं। यह मामले पर पतन से केवल सभी मुद्दों पर स्पष्टीकरण और जानकारी प्राप्त होने पर ही निर्णय लिया जा सकता है। इस विश्लेषण में वीओसीपीटी के 7 अक्टूबर, 2016 के पत्र द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव अनुसार ही विचार किया गया है।

(iv) वीओसीपीटी के प्रस्ताव में ड्राई बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो की ही संकल्पना की गई है। वीओसीपीटी के प्रस्ताव तथा दरमानों में उस ड्राई बल्क कार्गो की सूची नहीं दी गई है जिसके लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण करना है। यह आपत्ति उठाए जाने पर कि पतन केवल एसडीबी पर सीमेंट, चूना पत्थर, पॉम तेल तथा बोरों में मेवे की आयल केके/खोपा, मटर, स्टोन डस्ट, खुदरा पत्थर, अधिक मात्रा में नमक, सल्फर आदि कार्गो मदोंकी सूची प्रस्तुत की है। पाया गया है कि उथले ड्रॉट बर्थ पर पतन द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले अन्य कार्गो बोरों में ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो (अन्य) भी शामिल है। प्रस्तावित दरमानों में पतन को तीन श्रेणियों में बांटा है वे है-ड्राई बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क (अन्य) और मुख्यतः इन तीन समूहों के लिए प्रशुल्क के लिए अनुरोध किया है परन्तु प्रस्तावित दरमान में कार्गो की मदों की सूची प्रस्तुत नहीं की है। तथापि, वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि रियायत ग्राही को निर्धारित निविदा में उल्लेखित कार्गो के अलावा अन्य कार्गो के प्रहस्तन की अनुमति नहीं होगी। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर यह प्राधिकरण, तीन मुख्य श्रेणियों के कार्गो के प्रशुल्क निर्धारण के लिए पतन के अनुरोध अनुसार, आगामी कार्रवाई करता है।

(v) **इष्टतम क्षमता**

वीओसीपीटी ने आरंभ में टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 2.56 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) आकलित की थी। तत्पश्चात, इसे संशोधित करके 2.41 एमटीपीए आकलित किया गया है। वीओसीपीटी के प्रस्ताव में 80 टीएचएमसी लगाने की बात की गई है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित टर्मिनल की क्षमता का मूल्यांकन निम्न पैराग्राफों में किया जाता है :

- (क) जलयानों में बहित बल्क कार्गो ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो का भाग क्रमशः 90 प्रतिशत, 2.50 प्रतिशत और 7.50 प्रतिशत दर्शाया गया है। वीओसीपीटी द्वारा विभिन्न कार्गो समूहों द्वारा बहित पतन को इष्टतम क्षमता, स्थिति के आधार पर है अतः विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(ख) ड्राई बल्क कार्गो

वर्तमान संदर्भगत प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा विचारित बहु-उद्देश्यीय टर्मिनल के लिए अप्रेंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विभिन्न प्रकार के कार्गो ले जाने वाले जलयानों के प्रहस्तन दरों के मानकों का उल्लेख किया गया है। 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार, 30,000 टन से नीचे के पार्सल जलयानों के ड्राई बल्क कार्गो प्रहस्तन दर 7500 टन/दिन और 30,000 टन से अधिक वाले पार्सल आकार के जलयानों के लिए 10000 टन/दिन निर्धारित की गई है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन मानक 4000 टन/दिन (स्टील और बोरो वाले कार्गो) तथा अन्य के लिए 2500 टन/दिन के मानक निर्धारित है। उपर्युक्त, 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानक प्रहस्तन दरें 20 टन वाली 3 क्रेनों के समतुल्य होगी, के मानक निर्धारित है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा अधिकतर 100 टन वाली एचएमसी की मानक क्रेनों हेतु अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण किया गया है। कांडला पतन न्यास जैसे कुछ महापतनों न्यासों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 124 टन वाली एचएमसी और 60 टन वाली एचएमसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया है। पतन द्वारा अधिकृत निजी सेवा प्रदाता के लिए वीओसीपीटी के 80टी एचएमसी के एक प्रस्ताव के संदर्भ में यह निर्धारण प्राधिकरण के आदेश सं. प्राधिकरण/22/2007-टीपीटी दिनांक 30 दिसंबर, 2009 में 100 टन एचएमसी क्षमता की मानक क्रेन के लिए कार्य निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए था न कि 80 टन वाली क्रेन के लिए।

100 टन एचएमसी वाली क्रेन के लिए प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारित हेतु 12500 टन/दिन पर विचार किया गया है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दर 6000 टन/दिन (स्टील और बोरो वाला कार्गो) और अन्य के लिए 3750 टन/दिन है।

उपर्युक्त के स्थान पर 80टी एचएमसी के लिए वीओसीपीटी ने 10000 टन ड्राईबल्क कार्गो के लिए 6000 टन प्रति ब्रेक बल्क बोरो वाले कार्गो के लिए तथा 3750 टन तथा ब्रेक बल्क कार्गो (अन्य) के लिए तैनात करने पर विचार किया है।

जब पतन को 30,000 टन के जलयान के लिए 7500 टन/दिन के स्थान पर 10000 टन/दिन की प्रहस्तन दर पर विचार करने के बारे में जानकारी मांगी गई तो पतन से स्पष्ट किया कि 16000 टन के पार्सल आकार के जलयान के लिए 10000 टन/दिन की प्रहस्तन दर व्यावहार्यता रिपोर्ट के आधार पर विचार किया गया है। वीओसीपीटी ने आगे उल्लेख किया है कि वर्ष 2013-14, 2014-15, 2015-16 के लिए ड्राई बल्क कार्गो के बारे में औसत प्रहस्तन दर 9624 टन/दिन है इस परियोजना के लिए पतन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण तथा यह मानते हुए कि ड्राई बल्क कार्गो के लिए व्यावहार्यता रिपोर्ट में विचारित 10000 टन/दिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है और वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2015-16 में प्राप्त 9625 टन/दिन की प्रहस्तन दर ड्राई बल्क कार्गो के द्वारा विचारित 10000 टन/दिन की दर के निकटतम है, मान्य है।

जहां तक ब्रेक बल्क (बोरो में) और ब्रेक बल्क कार्गो (अन्य) का संबंध है, पतन द्वारा विचारित 6000 टन/दिन तथा 3750 टन/दिन क्रमशः की विचारित दर 100 टन वाली एचएमसी के प्रहस्तन दर के स्तर की है। क्योंकि पतन द्वारा विचारित प्रहस्तन दर व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है और किसी भी उपयोक्ता/प्रत्याशी बोलीदाता ने इस बारे में अपनी अभ्युक्तियां नहीं दी है। अतः पतन द्वारा विचारित प्रहस्तन दरों के आधार पर विश्लेषण किया गया है।

- (ग) कार्गो भाग की प्रतिशतता और पैरा (क) व (ख) पर क्रमशः चर्चित प्रहस्तन मानकों के आधार पर, वीओसीपीटी द्वारा इष्टतम क्षमता 70 प्रतिशत के हिसाब से बहु-उद्देश्यीय बर्थ के लिए, दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र के अनुसार यह 2,409,648 मी.टन (अर्थात् 2.41 एमटीपीए) निकाली गई है।
- (घ) बहु-उद्देश्यीय बर्थ के लिए अप्रेंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यार्ड की क्षमता और की आवश्यकता नहीं है और इसीलिए टर्मिनल की क्षमता, क्वे क्षमता के लिए निर्धारित क्षमता के समतुल्य है।
- (ङ.) तदनुसार प्रस्तावित एसडीबी की इष्टतम क्षमता पतन द्वारा यथा प्रस्तावित 2,409,684 टन प्रति वर्ष अर्थात् 2.41 एमटीपीए आकलित की गई है।

(iv) पूंजीगत लागत

वीओसीपीटी ने इस सुविधा के लिए पूंजी लागत 123.35 करोड़ रुपये आकलित की है जिसमें से 53.36 करोड़ रुपये बर्थिंग कार्रवाई तथा रुपये 69.99 करोड़ कार्गो प्रहस्तन सेवा के लिए है।

(क) बर्थिंग गतिविधियां

- (i) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, बर्थ किराया सेवाओं के लिए पूंजी लागत में बर्थ निर्माण लागत, बर्थ के साथ-साथ की गई ड्रेजिंग लागत यदि कोई हो, शामिल है।
- (ii) वीओसीपीटी द्वारा बर्थ निर्माण लागत पूंजी रुपये 53.36 करोड़ आकलित की गई है जिसमें 7 प्रतिशत पर्यवेक्षण प्रभार 3 प्रतिशत फुटकर और बर्थ लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत कार्य करार कर शामिल है। बर्थिंग गतिविधियों की पूंजीगत लागत में डॉक बेसिन की ड्रेजिंग लागत नहीं है। डॉक के बेसिन में ड्रेजिंग का कार्य पहले से ही किया जा चुका है और एसडीबी की आंतरिक हार्बट पर प्रहस्तित किए जाने वाले प्रस्तावित जनयानों के प्रहस्तन के लिए ड्राफ्ट पर्याप्त है। ऐसा पतन द्वारा कहा गया है। व्यावहार्यता रिपोर्ट के आधार पर बर्थिंग सेवाओं के लिए पूंजीगत लागत मान्य है।

(ख) कार्गो प्रहस्तन गतिविधियां**(i) सिविल निर्माण लागत :**

वीओसीपीटी द्वारा सिविल निर्माण लागत पूंजी रुपये 30.85 करोड़, पर्यवेक्षण प्रभार 7 प्रतिशत, फुटकर 3 प्रतिशत तथा सिविल लागत का 4 प्रतिशत और 65 प्रतिशत की दर से कार्य करार कर सहित, आकलित की गई है। आकलन में एसडीबी के साथ-साथ भराई और संरक्षण कार्य का आकलन भी शामिल है। तथा भण्डारण यार्ड के विकास के लिए 3.50 हेक्टेयर भूमि के बैक-अप क्षेत्र को ठोस बनाने; चार दिवारी के निर्माण, आंतरिक मार्ग, जल आपूर्ति तथा गंदे पानी की निकासी कार्य का आकलन शामिल है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्राधिकरण को सिविल कार्यों के निर्माण हेतु आकलन पतन के अनुमानानुसार विचार करना होता है प्रस्ताव में सभी सिविल, मशीनी और बर्थ का खर्च संगणन का दिया गया विवरण वैपकान्स द्वारा प्रस्तुत व्यावहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है। पतन के द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित लागत इस विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(ii) मशीनी कार्य लागत:

वीओसीपीटी द्वारा पर्यवेक्षण प्रभार @ 7 प्रतिशत, फुटकर प्रभार @ 3 प्रतिशत और उपकरण लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से कार्य करार कर की दर से उपकरण लागत रुपये 35.81 करोड़ आकलित की गई है। यथानिर्देश, उपकरण लागत, प्रस्ताव में दी गई प्रथम उपकरण सूची के अनुसार अनुमानित की जानी है। बहु-उद्देश्यीय बर्थ के लिए, दिशानिर्देशों में 4 लेवल लफिंग वार्फ क्रेन (प्रत्येक 20 टन क्षमता ग्रेब/हुक सहित, फोर्क लिफ्ट ट्रक-6 (एफएलटी) 3 पे-लोडर्स 10 टन क्षमता तथा विद्युत प्रकाश और संचार व्यवस्था का उल्लेख है। वीओसीपीटी ने 80 टन एचएमसी और 20 मी.टन ग्रेब वाली एक-एक एचएमसी और कार्गो प्रहस्तन कार्य के लिए विद्युत व्यवस्था के लिए विचार किया है।

जैसा कि उपर्युक्त से स्पष्ट है दिशा-निर्देशों में निर्दिष्ट और पतन में प्रस्तावित उपकरणों की सूची में अंतर है। यह अंतर पतन द्वारा एसडीसी पर 80 टन एचएमसी लगाए जाने के कारण है जबकि दिशा-निर्देशों में 20 टन ईएलएल वाली-3 (कुल 60 टन) क्रेने लगाने के दिशा-निर्देश है। जैसा कि पहले भी कहा गया है, वीओसीपीटी ने, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार इष्टतम क्षमता परिकलन में उच्च प्रहस्तन दरों पर विचार किया है।

पतन ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित उपकरण से 20000 डीडब्ल्यूटी वाले जलयानों की आवश्यकता पूर्ण हो सकेगी। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित उपकरण व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है।

इसके अलावा 2008 के दिशा-निर्देशों के खंड 3.2 अंतर्गत पतन के द्वारा प्रस्तुत औचित्य और दिशा-निर्देशों में दिए गए मानकों को प्रभावित करने वाली विशेष परिस्थितियों के मद्देनजर इस प्राधिकरण को आवश्यक व्यवस्था करने के लिए छूट प्रदान की गई है। पूर्ववर्ती पैराग्राफों में वर्णित स्थिति और पूंजीगत लागत के आकलन में वीओ सीपीटी द्वारा विचारित उपकरण स्वीकार्य हैं।

- (iii) सिविल कार्गो और उपकरणों के लिए पूंजीगत लागत के आकलन में दस्तावेजी प्रमाण नहीं दिए गए हैं। तथापि, वीओसीपीटी ने स्वीकार किया है कि पूंजीगत लागत आकलन परियोजना की व्यावहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है और पुष्टि की है कि ये लागतें बाजार भाव-दरों के अनुरूप हैं। इसलिए मशीनी उपकरणों के लिए पूंजीगत लागत का अनुमान इसीलिए विश्वसनीय और स्वीकार्य है।
- (iv) वीओसीपीटी ने सिविल और उपकरण लागत पर पर्यवेक्षण और फुटकर प्रभार के लिए क्रमशः 7 प्रतिशत और 3 प्रतिशत की दर से विचार किया है। इसने समग्र पूंजी लागत निकालने के लिए सिविल और उपकरण लागत आकलनों के 65 प्रतिशत पर क्रमशः 4 प्रतिशत की दर से कार्य करार कर पर विचार भी किया है। ये सभी मद्दे व्यावहार्यता रिपोर्ट पर आधारित हैं। इसके अतिरिक्त स्थिति को देखते हुए वीओसीपीटी पर उथले ड्रॉट बर्थ, नार्थ कार्गो बर्थ-III और IV के लिए

अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण करते समय पूंजी लागत के आकलन में इन प्रावधानों को अनुमत किया गया था और पर्यवेक्षण प्रभार 7 प्रतिशत फुटकर प्रभार 3 प्रतिशत और कार्य करार कर आकलित मूल लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से विचार किया गया है और वीओसीपीटी द्वारा विचारित दरें मान्य है।

(v) सिविल और उपकरण लागतों की 5 प्रतिशत दर से वीओसीपीटी द्वारा आकलित विविध पूंजी लागत दिशा-निर्देशों में किए गए प्रावधानों के अनुसार है अतः मान्य है।

(vi) निष्कर्ष रूप में पीओसीपीटी द्वारा आकलित पूंजी लागत स्वीकार्य है।

(ग) प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2016-17 में निपटान किए जाने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों के लिए 16 प्रतिशत की दर से प्रत्यागम का अनुसारण किया गया है जिसे इस परियोजना के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क सीमा के तौर पर स्वीकार किया जाता है।

(v) **प्रचालन लागत :**

(क) बहु-उद्देश्यीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों में विद्युत खपत के आकलन की दर का मानक 100 यूनिट/घण्टा/ईएलएल/क्रेन का उल्लेख है। यह उल्लेख 3 विद्युत लेवल लफिंग वार्फ क्रेनों के संदर्भ में किया गया है। वीओसीपीटी ने 80 टीएचएमसी की विद्युत खपत के लिए यही मानक अपनाए हैं। 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में 80 टी एचएमसी की विद्युत खपत के कोई मानक उल्लेखित नहीं है। मामले की इस मद पर उपयोक्ताओं/प्रत्याशी बोलीदाताओं ने विपरीत टिप्पणियां भेजी हैं। 80 टन एचएमसी की विद्युत खपत हेतु मानक या विवरण न होने की स्थिति में व्यावहार्यता रिपोर्ट द्वारा समर्थन किए जाने पर वीओसीपीटी द्वारा विचारित विद्युत खपत विश्वस्वीय मानी जाती है और विश्लेषणानुसार स्वीकार्य है।

जहां तक विद्युत लागत के लिए घंटों का संबंध है वीओसीपीटी ने उपर्युक्त उपकरणों के 4000 कार्य घंटों के प्रयोग के लिए यह आकलन किया है तथा उल्लेख किया है कि ये घंटे बहु-उद्देश्यीय कार्गो टर्मिनल हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक घंटों के अनुसार हैं। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वीओटी आधार पर दिया जाने वाला प्रस्तावित टर्मिनल एक वस्तु विशेष समर्पित टर्मिनल है। इस परियोजना के लिए आकलित 2.41 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता 6132 घंटों (अर्थात 365 दिन X 24 घण्टे X 70 प्रतिशत) के आधार पर आकलित की गई है। इस प्रकार उपकरण द्वारा 4000 घंटों के लिए विद्युत लागत का आकलन, इस परियोजना हेतु इष्टतम क्षमता के लिए विचारित आकलन के साथ मेल नहीं खाता है। इसलिए, पतन ने विद्युत लागत का आकलन 4000 घण्टे की अपेक्षा 6132 घंटे आशोधित कर दिया गया है। ऐसा इसलिए किया गया है ताकि परियोजना की इष्टतम क्षमता में विचारित कार्य घण्टों के साथ उपकरण के कार्य घण्टों का मिलान बना रहे। ऐसा वीओसीपीटी और अन्य महापतनों पर अन्य संदर्भ प्रशुल्कों के मामलों से संबंधित कार्य घंटों में किए गए आशोधन के अनुरूप किया गया है।

वीओसीपीटी ने विद्युत यूनिट की लागत रुपये 10.20 पर विचार किया है जिसके समर्थन में पतन ने मई, जून और जुलाई, 2016 के बिजली के बिलों की प्रतियां लगायी हैं। इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि विद्युत चालित रबड़ टायर वाले अन्य चल हॉपरों के संबंध में संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए वीओसीपीटी द्वारा पेश किए गए अन्य प्रस्ताव में भी वीओसीपीटी ने बिजली के अद्यतन बिलों की प्रतियां संलग्न की थी। कथित प्रस्ताव में पतन ने बिजली के लिए दर रुपये 11.50/टन अर्थात रुपये 10.28/यूनिट + रुपये 1.15/यूनिट ऊपरिव्यय के लगाए हैं जो वीओसीपीटी के दरमान + 0.07 = 11.50/यूनिट सितंबर, अक्टूबर और नवंबर, 2016 के बिलों के आधार पर परिकलित हैं। वीओसीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन में निर्धारित पतन द्वारा निर्धारित विद्युत आपूर्ति के लिए ऊपरिव्यय की वसूली के लिए प्रभार रुपये 1.47/यूनिट की खपत है। इस प्रकार पतन द्वारा प्रस्तुत हाल ही के नवंबर, 2016 के बिल में बिजली की दर रुपये 10.28 की अपेक्षा रुपये 9.78/यूनिट उल्लेखित है। विद्युत की लागत इसलिए, पतन द्वारा प्रस्तुत बिल के अनुसार अद्यतित की गई है। जहां तक पेंशन निधि लेवी का संबंध है, यह उल्लेखित किया जाता है कि कथित लेवी, प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत पतन ने अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव से पहले ही हटा ली है और प्राधिकरण ने अनुमोदित कर दी है। इसलिए इस मद के आकलन के लिए पतन द्वारा विचारित विद्युत दर/यूनिट में शामिल नहीं की है। उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर विद्युत दर प्रति यूनिट रुपये 11.25 प्रति यूनिट (अर्थात रुपये 9.78/यूनिट + रुपये 1.47/यूनिट : ऊपरिव्यय के वीओसीपीटी के वर्तमान दरमानों के अनुसार) पर विचार किया गया है। उपर्युक्त आशोधन के आधार पर विद्युत लागत रुपये 68.99 परिकलित होती है।

(ख) वीओसीपीटी ने सिविल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत और मशीनी व विद्युतीय उपकरणों पर 7 प्रतिशत बीमा के लिए स्थायी परिसंपत्तियों और अन्य व्ययों का 1 प्रतिशत तथा दिशानिर्देशों के मानकों के अनुसार स्थायी मशीनों और उपकरणों की मरम्मत + अनुरक्षण लागत के सिवाय परिसंपत्तियों के समग्र मूल्य का 5 प्रतिशत मरम्मत और अनुरक्षण हेतु आकलित

किया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों 2008 में लागत बहु-उद्देश्यीय बर्थ के लिए मशीनों और उपकरणों की मरम्मत और अनुरक्षण के लिए 5 प्रतिशत का ही मानदण्ड निर्धारित है।

वीओसीपीटी ने निर्धारित मानको से विचलित होने का कोई कारण नहीं बताया है। वीओसीपीटी तथा अन्य मामलों में एचएमसी के लिए मरम्मत और अनुरक्षण के लिए बर्थ सं 3 और 4 के लिए प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/41/2015-वीओसीपीटी दिनांक 10 अगस्त 2015 को अनुमोदित की गई थी और बहु उद्देश्यीय बर्थ के लिए मानक 5 प्रतिशत था। इसलिए केवल इस मामले में मानकों से विचलन का कोई प्रश्न ही नहीं उत्पन्न नहीं होता है।

इस प्रकार मशीनी उपकरणों पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत के आकलन को एसी ही सुविधा के लिए अन्य मामलों में अपनाए गए मानक 5 प्रतिशत के निर्धारित मानदंड को लागू करते हुए आशोधित किया जाता है।

- (ग) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार मूल्य ह्रास को कंपनी अधिनियम में उल्लेखित स्टेटलाइन पद्धति (एसएलएम) के अनुसार मूल्यह्रास दर का अनुसरण करते हुए किया जाना चाहिए। वीओसीपीटी विविल परिसंपत्तियों पर 3.17 प्रतिशत वार्षिक दर से मशीनी परिसंपत्तियों पर 6.33 प्रतिशत वार्षिक दर से मूल्यह्रास आकलित किया है। वीओसीपीटी द्वारा विचारित मूल्यह्रास दर अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों में जिनमें पत्तन ने कंपनी अधिनियम, 2013 का उद्धरण देते हुए समर्थन किया है विचारित दर के अनुरूप है, मान्य है।

- (घ) वीओसीपीटी ने इस परियोजना के अंतर्गत पीपीपीप्रचालक को आबंटित किए जाने वाला बैक-अप भू-क्षेत्र (स्टेक यार्ड) तथा वाटर फ्रंट क्षेत्र हेतु जीज़ किराया का परिकलन किया है। लगभग 35000 वर्गमीटर का क्षेत्र बैकअप भू-क्षेत्र के लिए आबंटित करने का प्रस्ताव है जिसमें मिट्टी को ठोस करना, भंडारण शेड, विद्युत कक्ष, स्टोर कक्ष, और कच्चे सामान के अंतरण हेतु खुला भंडारण यार्ड शामिल है। पत्तन द्वारा विचारित 35000 वर्गमीटर का बैकअप क्षेत्र विश्वस्तीय माना जाता है।

प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/6/2012/वीओसीपीटी दिनांक 04 अप्रैल 2014 के अंतर्गत वाणिज्यिक पत्तन कोटि के तहत 01 जुलाई, 2007 से रु.335.14 प्रति वर्गमीटर की कूल दर के प्रसंग में तथा 01 जुलाई, 2013 से 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2016 के लिए रु.362.77 जीज़ किराया परिकलित किया गया है। भूमि पर लाइसेंस फीस के आकलन के लिए वीओसीपीटी द्वारा आकलित प्रति यूनिट दर सही पायी गई है।

जल क्षेत्र के लिए पत्तन ने लागू जीज़ किराया का 50 प्रतिशत अर्थात् रु. 181.38 प्रतिवर्ग मीटर वार्षिक (362.77*50/100) लगाया है जो कि आशोधित भू-नीति 2014 के अनुरूप है।

- (च) वीओसीपीटी ने अन्य व्यय के लिए समग्र स्थायी परिसंपत्तियों पर 5 प्रतिशत की दर से जोकि दिशानिर्देशानुसार है आकलित किया है मान्य है।

- (छ) यं दिशानिर्देशानुसार बर्थिंग सेवाओं के लिए प्रचालन लागत 1 प्रतिशत की दर से परिकलित करने की अपेक्षा की गई है।

वीओसीपीटी ने वार्षिक राजस्व मांग का आकलन करते समय बर्थिंग सेवाओं के लिए अनुरक्षण हेतु निर्धारित मानक 1 प्रतिशत के अतिरिक्त बर्थ के निर्माण की कुल पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत बीमा तथा 3.17 प्रतिशत वार्षिक की दर से मूल्य ह्रास पर विचार किया है।

यद्यपि, दिशानिर्देशों में बर्थ लागत का 1 प्रतिशत प्रचालन लागत वार्षिक पर की सीमा लगाई है परिसंपत्तियों के लिए बीमा की पर्याप्त आवश्यकता होती है और यह कि परिचलन के कारण परिसंपत्तियों का मूल्य ह्रास होता है, इन्हें नकारा नहीं जा सकता। वीओसीपीटी सहित विभिन्न पत्तनों के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय प्राधिकरण द्वारा इस स्थिति को स्वीकार लिया गया था तथा बर्थिंग सेवाओं से वार्षिक राजस्व मांग का मूल्यांकन करने के लिए बीमा और मूल्य ह्रास को मान्यता दी।

उपर्युक्त व्यक्त स्थिति के परिप्रेक्ष्य में पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत की दर से बीमा तथा 3.17 प्रतिशत की दर से मूल्यांकन के वार्षिक घटक को वीओसीपीटी के प्रस्तावानुसार बर्थ किराया (सेवा) से राजस्व मांग के मूल्यांकन के लिए खातों में लिखा गया है।

- (VI) वीओसीपीटी द्वारा अपफ्रंट निर्धारण के लिए प्रस्तुत विवरणी में आशोधन कर दिया गया है जो श्लिषण के अनुरूप है। बर्थ किराया परिकलन के व्यौरों सहित विवरणी की एक प्रति अनुलग्नक -1 पर प्रस्तुत है।

- (क) विवरण के अनुसार कार्गो प्रहस्तन से रु.2319.73 लाख निकलती है जो नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम रु. 1119.87 लाख और वार्षिक राजस्व मांग रु.2363.14 लाख के स्थान पर प्रचालन लागत (आशोधित) रु.1199.87 लाख पूंजी लागत पर प्रत्यागम और प्रचालन लागत 1243.26 लाख का योग है।

- (ख) वीओसीपीटी ने प्रहस्तन प्रभार के लिए 90 प्रतिशत, भंडारण प्रभार के लिए 5 प्रतिशत तथा विविध भंडारों के लिए राजस्व का अपनुपातिक विभाजन किया है। यह अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप है। अतः, पत्तन के प्रस्ताव अनुसार मान्य है।

आशोधित कुल वार्षिक राजस्व मांग रु. 2319.73 लाख के आधार पर रु.2087.76 लाख कार्गो प्रहस्तन प्रभार, रु.115.99 लाख भंडारण प्रभार और रु.115.99 लाख विविध प्रभारों के लिए अनुपाततः विभाजित किए गए हैं।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.8.2 में उल्लेख है कि विभिन्न वैयक्तिक सेवाओं के लिए प्रशुल्क सीमा स्तर इस ढंग से उपयुक्ततः निर्धारित किया जाए ताकि वार्षिक राजस्व मांग को पूरा किया जा सके।

पत्तन ने रिपोर्ट की है कि कार्गो क्षमता का समग्र भाग विदेशी होगा। इस पर विचार करते हुए प्रत्येक कार्गो समूह के निष्पादन की इष्टतम क्षमता और कार्गो प्रहस्तन सेवाओं से से आकलित आशोधित राजस्व मांग के आधार पर विदेशी अल्क कार्गो, ब्रेक बल्ककार्गो और ब्रेक बल्क(अन्य) के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरा क्रमशः रु.83.24/टन, रु.138.74/टन और रु.221.98/टन है। यह संयोजी प्रभार दर क्रमशः रु.81.71/टन, रु.136.19/टन और रु.217.90/टन परिकलित होता है।

इसके अलावा वीओसीपीटी का मत है प्रहस्तित समग्र कार्गो केवल विदेशी कार्गो होगा। फिर भी तटीय दरें विदेशी दरों करों का 60 प्रतिशत निर्धारित की गई हैं ताकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरमानों में ये दरें भी उपलब्ध हों।

पत्तन ने एक नोट का प्रस्ताव किया है जिसमें (क) पोतों से कार्गो उतारने, स्टीवडोरिंग सहित और उसे भंडारण स्थान तक पहुंचाना तथा स्टेकयार्ड पर 5 दिन तक निशुल्क भंडारण और आयातित कार्गो के वितरण के लिए लगदान हेतु (ख) स्टेक यार्ड पर कार्गो उतारने, स्टेक यार्ड पर 15 दिन तक निशुल्क भंडारण तथा लदान स्थान तक कार्गो का स्थानांतरण और निर्यात हेतु कार्गो को पोत पर लदान स्टीवडोरिंग सहित, के लिए संयोजी प्रभार हैं। इस संयोजी प्रभार में वॉर्फेज, श्रमिकों की आपूर्ति जहां कहीं आवश्यकता हो तथा वे सभी अन्य प्रभार शामिल हैं जिनका दरमानों में विशेष तौर पर उल्लेख न किया गया हो। प्रस्तावित नोट दरमानों में शामिल किया जाता है।

- (ग) अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए भंडारण प्रभार, आयातित कार्गो के लिए 5 दिन तथा विदेशगामी कार्गो के लिए 15 दिन निशुल्क भंडारण अवधि के बाद अंतरण स्थान पर कार्गो पर लगने वाला प्रभार है। पत्तन ने माना है कि इष्टतम क्षमता का 10 प्रतिशत भंडारण प्रभार से प्राप्त होगा। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव पूरी तरह स्वीकार्य है। वीओसीपीटी ने भंडारण प्रभार का परिकलन प्रस्तुत किया है ताकि प्रस्तावित निशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार के रु.118.16 लाख का आकलित वार्षिक राजस्व प्राप्त हो सके। प्रथम 6 दिन के लिए रु.8.17/टन/दिन निकलता है। उसके बाद के दिनों के लिए प्रथम स्लैब के आधार पर यह दर 1.62 गुणा तथा 3.16 गुणा निकलती है।

वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभार, वार्षिक राजस्व मांग तथा कंटेनरों की इष्टतम क्षमता के परिप्रेक्ष्य में वीओसीपीटी द्वारा अपनाए गए स्लैब ढांचे और दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए आशोधित किए गए हैं। भंडारण प्रभारों रु.115.99 लाख की वार्षिक राजस्व मांग (आशोधित) और 6 दिन के प्रथम स्लैब की प्रस्तावित निशुल्क अवधि के बाद प्रस्तावित दर रु. 8.02/टन/दिन निकलती है। इसके बाद के दो स्लैब प्रथम स्लैब के 1.62 गुणा और 3.16 गुणा है जो वीओसीपीटी के दृष्टिकोण के अनुसार सही हैं।

- (घ) आशोधित राजस्व मांग के आधार पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित अधिकतम सीमा स्तर पर विविध प्रभार इष्टतम क्षमता अनुसार ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए तथा ब्रेक बल्ककार्गो (अन्य) के लिए रु. 4.90/टन के स्थान पर रु.4.81/टन निकलता है। यह विविध प्रभार बुहार और धूल संसपीडन सेवाओं आदि के लिए है। क्योंकि कार्गो प्रहस्तन प्रभार के नीचे नोट में पहले से ही उल्लेखित है कि संयोजी प्रभार सभी विविध सेवाओं के लिए होगा जो कि दरमानों में विशिष्ट रूप से उल्लेखित नहीं है इस लिए इन्हें विविध प्रभार की अनुसूची में उल्लेखित करने की आवश्यकता नहीं है।
- (च) बर्थिंग सेवाओं राजस्व मांग वीओसीपीटी ने रु. 1129.54 लाख (रु. 853.69 लाख पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से तथा प्रचालन लागत रु.275.85 लाख का योग है) को मामूली आशोधन रु. 1129.64 के साथ विचार किया गया है। इसका कारण है एआरआर में मूली बढ़ोत्तरी का कोई कारण व्यक्त न करना।

वीओसीपीटी ने विदेशगामी जलयानों के लिए बर्थ किराया रुपये की मुद्रा में रु.1.64/जीआरटी/घंटा का प्रस्ताव किया है। वीओसीपीटी द्वारा बर्थ किराया निकालने की पद्धति सामान्यरूप से प्राधिकरण द्वारा अन्य अप्रेंट प्रशुल्क मामलों में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप है। बर्थ किराया परिकलित करने के पश्चात बर्थ किराया प्रभार का अधिकतम सीमा स्तर

विदेशगामी जलयानों के लिए रु.1.64/जीआरटी/घंटा और तटीय पोतों के लिए रु.0.98 प्रति जीआरटी/घंटा परिकलित की गई है।

सामान्यतया विदेशगामी जलयानों संबंधी प्रभार अमेरिकी डालर के रूप में रुपये के विनियमन के बार डॉलर की मुद्रा में उल्लेखित किए जाते हैं जिसके लिए प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश के अधिसूचित होने के समय प्रचलित दर लगायी जाती है। प्राधिकरण ने विभिन्न पत्तनों के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया तय करने समय माना है कि अपफ्रंट प्रशुल्क के मामलों में डॉलर की मुद्रा में बर्थ किराया निर्धारण करना उचित नहीं है जिसकी वैधता 30 वर्षतक की होती है। तब यह निर्णय लिया गया था कि विदेशी मुद्रापर थोक मूल्य सूचकांक के आधार पर बढोत्तरी करना सही नहीं है क्योंकि विदेश विनियम में अगले 30 वर्ष में होने वाले बदलावकोनहीं आंका जा सकता और किसी अप्रत्याशित बदलाव के मामले में प्रचालक या उपयोक्ता को इसकी लाभ-हानि का भार स्थिति के आधार पर उठाना पड़ेगा। इसलिए प्राधिकरण ने निर्णय लिया कि अपफ्रंट बर्थ प्रभार केवल रुपये की मुद्रा में ही लिया जाए।

- (vii) भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने दिनांक 11 नवंबर, 2014 के पत्र के अंतर्गत पत्र सं. पीटी/1103/51/2014-पीटी दिनांक 04 सितंबर 2014 के साथ महापत्तनों पर तटीय पोतों के लिए प्राथमिकता पर दिशानिर्देशों की एक प्रति इस कार्यालय को भेजी है। तदनुसार, प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/52/2014-सामान्य दिनांक 28 नवंबर, 2014 को सभी महापत्तन न्यासों के मौजूदा दरमानों में निर्धारित तटीय पोतों की परिभाषा के स्थान पर निम्न परिभाषा दी है :

"तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।"

इसलिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय पोतों की परिभाषा को 'तटीय पोत' की परिभाषा के अनुरूप आशोधित कर दिया गया है।

- (viii) (क) अनुसूचियों के नीचे दिए गए नोट और निबंधन एवं शर्तों अर्थात् तटीय पोतों/कार्गो की रियायती दरों के अनुसार बिल की राशि को शून्यांतक बनाया जाएगा। 100 रु. से कम राशि की वापसी नहीं की जाएगी तथा विलंबित भुगतानों पर व्याज के संबंध में वीओसीपीटी का प्रस्ताव, अन्य महापत्तनों में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुरूप है।
- (ख) सीओपीटी से अनुरोध किया गया था कि दरमानों में सामान्य शर्तों में यह उल्लेख करें कि उपभोक्ता को वीओटी प्रचालक के तार्किक स्तर के परे होने वाले विलंबों के कारण हुई देरी के लिए प्रभार नहीं देना होगा जैसा कि अन्य महापत्तन न्यासों के अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में किया गया है।

कथित सामान्य नोट अनुरोध के आधार पर वीओसीपीटी के दरमानों में शामिल किया गया है।

- (ix) बर्थ अनुसूची में, पोत द्वारा बर्थ ग्रहण करने के समय से गणित की जाने वाली बर्थकिराया की अवधि जैसी सामान्य शर्तों के लिए उस समय के लिए कोई किराया न लगाया जाए जब कोई पोत, टर्मिनल प्रचालक की किसी कमी के कारण अकार्य की स्थिति में खड़ा रहता है या टर्मिनल प्रचालक की किसी अन्य कारणवश झूठा संकेत देने पर दंडात्मक बर्थ किराया संबंधी ये सभी पोत के दरमानों की शर्तों में उल्लेखित है तथा अन्य अपफ्रंट अनुसूची में भी। अतः दरमानों में शामिल किए जाते हैं।

बर्हिगमन प्राथमिकता/बर्थ प्राथमिकता प्रभार के लिए वीओसीपीटी ने एक नो का यह करने हेतु प्रस्ताव किया है कि बर्हिगमन प्राथमिकता और बर्थ प्राथमिकता के लिए दरें और शर्तें इस संबंध में सरकारी दिशानिर्देशानुसार तथा वीओसीपीटी के दरमानों में अभिशासित की जाती है। वीओसीपीटी के दरमानों में बर्थ प्राथमिकता और बर्हिगमन प्राथमिकता के प्रभारों के संबंध में विशेष शर्तों का निर्धारण किया गया है। इसलिए वीओसीपीटी के दरमानों में निबंधन शर्तों के स्थान पर बर्हिगमन प्राथमिकता और बर्थ प्राथमिकता प्रभार के प्रसंग में प्रस्तावित नोट, निर्धारण के अनुरूप बदला जाता है।

- (x) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 में इस प्राधिकरण से संदर्भ प्रशुल्क के साथ कार्यनिष्पादन तय करने की अपेक्षा की गई है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक है कि पीपीपी प्रचालक सामान्स कार्गो का कम से कम 8000 टन प्रतिदिन प्रहस्तन करेगा। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक इष्टतम क्षमता में ड्राई बल्क कार्गो के लिए 10000 टन/दिन, ब्रेक बल्क (बोरे में) के लिए 6000 टन/दिन तथा ब्रेक बल्क (अन्य) कार्गो के लिए 3750 टन/दिन का विचारित मानक के अनुरूप नहीं है।

यद्यपि, 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों में प्राधिकरण से पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों के गहन अध्ययन की अपेक्षा नहीं की गई है। यह मानना अनुचित नहीं होगा कि पत्तन सहा समुचित और प्राप्त किए जा सकनेवाले कार्य निष्पादन मानकों का ही प्रस्तावकरेगा। प्राधिकरण ने पोत परिवहन मंत्रालय को संबोधित अपने 5 दिसंबर 2013 के पत्र सं. टीएएमपी/18/2013 - विविध के अंतर्गत अनुरोध किया है कि महापत्तन न्यास या वीओटी प्रचालक द्वारा सर्वोत्कृष्ट कार्यनिष्पादन प्राप्त करने के लिए कार्य निष्पादन मानकों के प्रस्ताव के लिए या तो एक समान मानदंड या दिशानिर्देश जारी किए जाने की आवश्यकता है। ऐसे

समान मानदंड या दिशानिर्देश जारी किए जाने के लिए सभी महापत्तन न्यासें को कुछ समय लग सकता है। इसलिए एमओएस को सभी महापत्तनों से तार्किक और हासिल किए जा सकने वाले निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करने, जो प्रहस्तन दरों से पीपीपी परियोजना की इष्टतम क्षमता परिकलन में विचारित दर से कम न हों, के प्रस्ताव करने का अनुरोध किया गया। इस प्रकार इस मामले में कार्य निष्पादन ड्राई बल्क के लिए 10000 टन/दिन, ब्रेक बल्क कार्गो (बोरों में) के लिए 6000 टन/दिन तथा 3750 टन/दिन अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए आशोधित किए जाते हैं जो पत्तन क्षरा इष्टतम क्षमता परिकलन में विचारित प्रहस्तन दर के अनुरूप हैं।

(xi) वीओसीपीटी ने ऐसे जनवरी 2016 और प्रासंगिक वर्षके बीच होने वाले सूचकांकन के लिए प्रत्येक वर्ष लागू किए जाने वाले सूचकांकन घटक से संबंधित एक सामान्य नोट का प्रस्ताव किया है क्योंकि संदर्भ प्रशुल्क संगणन 2016 के बाजार भाव पर आधारित है। यह ससही है तथा पत्तन के प्रस्ताव अनुसार 01 जनवरी 2016 को, प्रत्येक वर्ष स्वतः व्यवस्थित किए जाने वाले थोक मूल्य सूचकांकन के आधार पर निर्धारण के प्रसंग में है। इसलिए, इस संबंध में पत्तन के यथा प्रस्ताव यह नोट समुचित रूप से आशोधित किया जाता है और संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किया जाता है।

13.1. उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची इसके निबंधन एवं शर्तों सहित आशोधित कर दी गई है।

13.2. (i) वीओसीपीटी, यदि रिकार्ड में किसी प्रकार की त्रुटि पाता है तो वह निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के लिए बोली प्रक्रिया पूरी होने से पूर्व पर्याप्त औचित्य और कारणों का उल्लेख करते हुए इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने से 30 दिन पूर्व अपना अनुरोध भेज सकता है।

(ii) वीओसीपीटी किसी अन्य समुचित कारण से भी बोली प्रक्रिया पूरी होने से पूर्व पर्याप्त औचित्य और कारणों का उल्लेख करते हुए इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने से 30 दिन पूर्व, निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपना अनुरोध भेज सकता है।

13.3. परिणामतः, और उपर्युक्त कारणों और विस्तृत विश्लेषण के आधार पर, वीओसीपीटी में सामान्य कार्गो प्रहस्तन के लिए, उथले ड्रॉट बर्थ के विकास और के लिए, **अनुलग्नक-II** और **अनुलग्नक-III** के तौर पर संलग्न संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्य निष्पादनों का अनुमोदन करता है।

13.4. वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश-2013 के खण्ड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित सन्दर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों का उल्लेख, बोली दस्तावेज में किया जाएगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, वीओसीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि यह बोली दस्तावेज में संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों को सम्मिलित करे और तत्पश्चात सहमति के अनुसार पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित लाइसेंस करारनामा में उल्लेख किया जाए।

14.1. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से इसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जोकि समस्त लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों (कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क) के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन सहित प्रशुल्क प्रस्ताव, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व, कम से कम 90 दिनों पूर्व अवश्य प्रस्तुत किया जाना चाहिए, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15% से अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

14.2. परियोजना के लाइसेंस करारनामा के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया है, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो।

14.3. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।

14.4. लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामा में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।

14.5. महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामा में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।

14.6. कार्य-निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।

14.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्ध प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

14.8. यदि किसी उपयोगकर्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्य-निष्पादन मानकों के लाइसेंस धारक द्वारा पूरे नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरांत अभ्यावेदन की जाँच की जाएगी और वीओसीपीटी को निष्कर्ष भेजे जाएंगे। वीओसीपीटी तत्संबंधी लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

14.9. लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों भीतर संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को लाइसेंस करार अग्रेषित करेगा, जिसे उसकी वेबसाइट पर डाला जाएगा।

14.10. लाइसेंस धारक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेंगे। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर लाइसेंस धारकों द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।

14.11. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएं प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदशील ऑकड़ों/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में लाइसेंस धारक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./394/16(143)]

अनुबंध -I

डीबीएफओटी आधार पर वीओ चिदंबरनार पोर्ट पर सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से सामान्य कार्गो प्रहस्तन के लिए उथले ड्रॉट बर्थ के लिए संदर्भ टैरिफ का निरूपण

क्रम सं	विवरण	" 30 जुलाई 2016 के पत्र का मूल प्रस्ताव"	" वीओसीपीटी के पत्र दिनांक 07 अक्टूबर 2016 का संशोधित प्रस्ताव"	" टीएएमपी द्वारा संशोधित आकलन"
I	इष्टतम क्षमता			
(क)	कार्गो की क्षमता की प्रहस्तन की वाली प्रतिशत हिस्सेदारी			
	(i) ड्राई बल्क कार्गो का प्रतिशत (एस 1)	10%	90.00%	90.00%
	(ii) ब्रेक बल्क का प्रतिशत (बोरे में (एस 2)	90%	2.50%	2.50%
	(iii) ब्रेक बल्क (अन्य) (एस3)		7.50%	7.50%
(ख)	मालवाहक जहाजों को ले जाने की हैंडलिंग दर (प्रतिदिन टनों में)			
	ड्राई बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर	10,000	10,000	10,000
	ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन दर	10,000		
	बोरे (पी2)		6,000	6,000
	अन्य(पी3)		3,750	3,750

(ग)	इष्टतम घाट क्षमता एमटीपीए = $0.7*((एस1*पी1)+(एस2*पी2)*365$	2555000	2409684	2409684
	इष्टतम क्षमता एमटीपीए में	2.56	2.41	2.41
II	पूंजी लागत			
(i)	कार्यों हैंडलिंग कार्य	रु.करोड़ में	रु.करोड़ में	रु.करोड़ में
	कार्यों हैंडलिंग उपकरण			
क)	सिविल कार्य	27.40	27.40	27.40
	रु.उप कुल (क)	27.40	27.40	27.40
	मूल लागत पर 3% आकस्मिकता और 7 प्रतिशत पर्यवेक्षण प्रभार	2.74	2.74	2.74
	मूल लागत के 65 प्रतिशत पर कार्य करार कर @ 4%	0.71	0.71	0.71
	कुल सिविल निर्माण लागत	30.85	30.85	30.85
ख)	यांत्रिक कार्य			
(i)	80टी एचएमसी	21.00	21.00	21.00
(ii)	ग्रेव (20 मी.टन)	1.00	1.00	1.00
(iii)	विद्युत संबंधी मदें	9.80	9.80	9.80
	रु.उप कुल	31.80	31.80	31.80
	मूल लागत पर 3% आकस्मिकता और 7 प्रतिशत पर्यवेक्षण प्रभार	3.18	3.18	3.18
	मूल लागत के 65 प्रतिशत पर कार्य करार कर @ 4%	0.83	0.83	0.83
	कुल मशीनी कार्य लागत उप कुल (ख)	35.81	35.81	35.81
ग)	सिविल निर्माण लागत और मशीनी कार्य (क) और (ख) कार्य करार कर पर विविध प्रभार @ 5%	3.33	3.33	3.33
	प्रहस्तन कार्यों के लिए पूंजी लागत (क+ख+ग)	69.99	69.99	69.99
(ii)	बर्थिंग सेवाओं के लिए पूंजी लागत			
	बर्थ की लागत	47.39	47.39	47.39
	मूल लागत पर 3% आकस्मिकता और 7 प्रतिशत पर्यवेक्षण प्रभार	4.74	4.74	4.74
	मूल लागत के 65 प्रतिशत पर कार्य करार कर @ 4%	1.23	1.23	1.23
	बर्थिंग सेवाओं के लिए कुल पूंजी लागत (क+ख+ग)	53.36	53.36	53.36
(iii)	परियोजना की कुल पूंजी लागत (i+ii)	123.35	123.35	123.35
III	प्रचालन लागत			
	कार्यों प्रहस्तनक गतिविधि	आकलन(रु.लाखों में)	आकलन(रु.लाखों में)	आकलन(रु.लाखों में)
	(क) 80टन एचएमसी के लिए (वीओसीपीटी द्वारा: $1*100$ यूनिट*रु.10.20*4000 घंटे) प्राधिकरण द्वारा विचारित $1*100$ यूनिट*रु.11.25*6132 घंटे)	40.80	40.80	68.99
	(ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत			
	सिविल परिसंपत्तियां: (सिविल कार्यों पर 1%)	30.85	30.85	30.85
	सभी मशीनी और विद्युतीय उपकरणों पर मशीनी परिसंपत्तियां: -@ 7% (प्राधिकरण द्वारा विचारित @ 5%)	250.65	250.65	179.05
	(मूल्यदास)			
	सिविल परिसंपत्तियां (3.17%)	97.80	97.80	97.80
	मशीनी परिसंपत्तियां @ 6.33%	226.66	226.66	226.66
	(घ) बीमा (1%)	69.99	69.99	69.99
	(च) लाइसेंस फीस (भूमि और पल्लन की अन्य परिसंपत्तियों के लिए किराया)			
	-वाटर फंड प्रभार (27,338 वर्ग मी. @ Rs 181.38/वर्ग मी./वर्ष (भूमि पर लीज किराया का 50%)	49.59	49.59	49.59
	स्टेक यार्ड (35,000 वर्ग मी. *रु. 362.76/वर्ग मी./वर्ष)	126.97	126.97	126.97
	(f) समग्र स्थायी परिसंपत्तियों पर @ 5%व्यय	349.96	349.96	349.96
	कुल प्रचालन लागत	1243.26	1243.26	1199.86
IV	राजस्व मांग तथा प्रस्तावित प्रशुल्क			
	-			

(i)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार				
	1. राजस्व मांग				
	कुल राजस्व मांग				
	प्रचालन लागत	1243.26	1243.26	1199.86	
	(ख) नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम (16%)	1119.87	1119.87	1119.87	
	(ग) कार्गो प्रहस्तन कारवाई से कुल राजस्व मांग	2363.14	2363.14	2319.73	
	2. राजस्व मांग का अनुपातिक विभाजन				
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार	2268.61	2126.82	2087.76	
		(एआरआर का 96%)	(एआरआर का 90%)	(एआरआर का 90%)	
	(ख) भंडारण प्रभार	47.26	118.16	115.99	
		(एआरआर का 2%)	(एआरआर का 5%)	(एआरआर का 5%)	
	(ग) विविध प्रभार	47.26	118.16	115.99	
		(एआरआर का 2%)	(एआरआर का 5%)	(एआरआर का 5%)	
	(घ) कार्गो प्रहस्तन कारवाई से कुल राजस्व मांग	2363.14	2363.14	2319.73	
	(क) प्रहस्तन प्रभार (संयोजी)				
	- राजस्व मांग (₹ लाखों में)	2268.61	2126.82	2087.76	
	संयोजी प्रहस्तन प्रभार (₹ लाखों में)	(2,555,000 टन)	(2,409,684 टन)	(2,409,684 टन)	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
	बल्क कार्गो			83.24	49.94
	ब्रेक बल्क (बोरों में)	88.62	53.17	138.74	83.24
	ब्रेक बल्क (अन्य)			221.98	133.19
				217.90	130.74
	(ख) भंडारण प्रभार				
	- राजस्व मांग (₹ लाखों में)	47.26	118.16	115.99	
	- भंडारण प्रभार को आकषित करने के लिए कार्गो का %	10%	10%	10%	
	- भंडार प्रभार अदा करने के लिए संभाव्य कार्गो (लाख टन) (2.56 एपटीपीए X 10%)	2.56	2.41	2.41	
	भंडारण प्रभार (निशुल्क अवधि के बाद)	दर प्रति टन/दिन	दर प्रति टन/दिन	दर प्रति टन/दिन	
	- प्रथम 6 दिन	3.08	8.17	8.02	
	- अगले 6 दिन	4.86	13.24	12.99	
	- तत्पश्चात्	9.48	25.81	25.35	
	(ग) विविध प्रभार				
	- राजस्व मांग (₹ लाखों में)	47.26	118.16	115.99	
	- क्षमता (टन प्रति वर्ष)	2.56	2.41	2.41	
	- विविध प्रभार (₹/टन)	1.85	4.90	4.81	
(ii)	बर्थ किराया प्रभार				
	बर्थ किराया प्रभार की प्रचालन लागत				
(क)	राजस्व मांग	(₹ लाखों में)	(₹ लाखों में)	(₹ लाखों में)	
	(i) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत (बर्थ निर्माण लागत का 1%)	53.36	53.36	53.36	
	(ii) मूल्यह्रास @ 3.17% -	169.14	169.14	169.14	
	(iii) 1% @ बीमा	53.36	53.36	53.36	
	बर्थिंग सेवा की कुल प्रचालन लागत	275.87	275.85	275.86	
(ख)	नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत दर से प्रत्यागम	853.78	853.69	853.69	

वर्षीय सेवाओं से कुल राजस्व मांग (क +ख)	1129.65	1129.54	1129.64
वर्षीय किराया प्रभार			
विदेशगामी जलयान ति जीआरटी प्रति घंटा)रूपयों में	1.64	1.64	1.64
तटीय जलयान (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा)रूपयों में	0.98	0.98	0.98

वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत और प्राधिकरण द्वारा विचारित वर्षीय किराया संगणन

क्रम सं.	विवरण	यूनिट	ड्राई बल्क	ब्रेक बल्क(बोरों में)	ब्रेक बल्क (अन्य)	कुल	
i.	डी डब्ल्यू टी	टन	20000	20000	20000	20000	
ii.	अनुपात	%	90	2.5	7.5	100	
iii.	पोत दिवस निष्पादन	टन/दिन	10000	6000	3750		
iv.	औसत जीआरटी प्रति जलयान	टन	11242	11242	11242		
v.	औसत पार्सल आकार	टन	16000	16000	16000		
vi.	संभावित प्रहस्तन हेतु संभावित भार टनों में(आगम/निर्गम)	लाख टन	2299500	38325	71859	2409684	
vii.	वर्षीय दिवस की संख्या (पंक्ति. 6/पंक्ति 3)		229.95	6.39	19.16	255.5	
viii.	वर्षीय घंटों की संख्या (पंक्ति 7x24 hrs)		5519	153	460	6132	
ix.	जलयानों की (पंक्ति.6/पंक्ति. 5)		144	2	4	151	
x.	Total जीआरटी घंटे (पंक्ति.4 x पंक्ति 8)		62042350	1723399	5170169	68935917	
xi.	राजस्व मांग (लाखोंमें)					1129.64	
xii.	वर्षीय किराया-विदेशगामी जलयान (रु.प्रति जीआरटी/घंटा)					1.64	
xiii.	वर्षीय किराया-तटीय जलयान (रु.प्रतिजीआरटी/घंटा)					0.98	

अनुलग्नक -II

वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यास

उत्थले डॉट वर्थ के विकास के लिए डीवीओएफटी आधार पर 30 वर्ष के लिए सामान्य कार्गो प्रहस्तन हेतु संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएं-सामान्य

इस दरमान में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- "तटीय पोत" से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- "विलंब शुल्क" का अभिप्राय, पत्तन परिसर के ट्रांजिट क्षेत्र में निशुल्क अवधि के पश्चात कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार से है।
- "विदेशगामी पोत" से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत है।
- "निशुल्क अवधि" का अभिप्राय उस अवधि से है जिसके दौरान, कार्गो/कंटेनर भंडारण के लिए विलंब शुल्क/भू-किराया प्रभार से विमुक्त अनुमत्त होगा और इस अवधि में सीमा-शुल्क विभाग द्वारा अधिसूचित सार्वजनिक अवकाश और पत्तन की गैर प्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- "पत्तन" काप अभिप्राय वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यास से है।
- "प्रति दिन" का अभिप्राय एक कैलेंडर दिवस या उसका कोई भाग।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए "विदेशगामी" अथवा "तटीय" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्ज वर्गीकरण, "तटीय अथवा विदेशगामी" जैसा सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- पोत संबंधी प्रभारों(वीआरसी) के लिए पोतों को वर्गीकृत करने की पद्धति :

- सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज के किसी विदेशगामी पोत का, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।

- प्रथम पत्तन पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित किए जाने वाले पोत को भारतीय तट पर चलन के लिए, आगे सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख) विदेशी पताका वाले विदेशगामी पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा विशिष्ट अवधि के लिए जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।
- (iii) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी)के लिए तटीय रियायती दर और विदेशी दर के मानदंड
- (क) परिवर्तन के ऐसे मामलों में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लाना/चढ़ाना शुरू करता है।
- (ख) परिवर्तन के ऐसे मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत भारतीय पत्तन पर आखिरी तटीय कार्गो को उतारने का प्रचालन पूरा करता है। उसके तुरंत बाद उत्तरायी वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
- (ग) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।
- (iv) कार्गो संबंधी प्रभारों के लिए तटीय रियायती दरों के मानदंड
- (क) वैश्विक और तटीय प्रचालन के लिए जारी समान्य कारोबारी व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज के विदेशगामी भारतीय पोत के लिए, पोत से तट और क्वे से/को, भंडारणयार्ड से/को के लिए घाट भाड़ा सहित प्रहस्तन कार्य हेतु तटीय दरें, निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में लागू की जाएंगी:
- (i) तटीय धावक में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गो ले जाने वाला पोत।
- (ii) तटीय धावक में परिवर्तित नहीं परंतु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गो ले जाने वाला पोत।
- *केंद्रीय सीमाशुल्क और सीमा कर बोर्ड के परिपत्र सं. 15/2002-कस्टम दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोत द्वारा, बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन तटीय कार्गो का वहन अनुमत्त है।
- (ख) तटीय धावक के रूप में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामलों में, पोत परिवहन महानिदेशालय द्वारा जारी विशिष्ट अवधि के लिए लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर, तैयार किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए संचलन हेतु तटीय कार्गो/भारित कंटेनर पर कार्गो/कंटेनर के लिए तटीय दरें लागू होंगी।
- (v) तटीय पोतों के लिए प्रभार भारतीय मुद्रा (रुपयों) में होंगे।
- (क) सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए समतुल्य प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ख) कूड आयल, लोह अयस्क और लौह पल्ले सहित तापीय कोयला और पीओएल के सिवाय सभी तटीय कार्गो के कार्गो संबंधी प्रभार, सामान्य कार्गो कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में पोत तट स्थानान्तरण और क्वे से/को भंडारण यार्ड को/से प्रभारों हेतु (वार्फेज सहित सभी संबंधित प्रहस्तांतरण कार्यों के लिए) रियायती दरें प्रभार्य होंगी।
- (घ) विदेशी पत्तन का एक कार्गो से पत्तन 'ख' पर अनुवर्ती पोतारण हेतु पत्तन 'क' पर पहुंचने पर, उसके लिए तटीय चलन से प्रासंगिक रियायती प्रभार लागू होंगे। अन्य शब्दों में, उन पोतों को भारतीय. अन्य शब्दों में, उन पोतों को भारतीय पत्तन से कार्गो ले जाने/लाने के लिए तटीय चलन की अनुमति होगी और वे रियायत के पात्र होंगे।
- (vi) समग्र/कुल भार के परिमाण या किसी एक मद के परिमाण के लिए 0.50 तक का भिन्नातमक अंश 0.50 इकाई (यूनिट) माना जाएगा और 0.50 इकाई(यूनिट) या और उससे अधिक अंश को पूरा एक इकाई (यूनिट) माना जाएगा, बशर्ते अन्यथा उल्लेख न किया गया हो।
- (vii) विलंबित अदायगियों/वापसियों पर ब्याज:
- (क) उपयोक्ता, इन दरमानों के तहत विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। उसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी
- (ख) इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक भी विलंबित वापसियों पर ब्याज देगा। दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी
- (ग) धन वापसी में देरी सेवाओं के पूरा होने के या उपभोगकर्ताओं से सभी जरूरी दस्तावेजों को लेने के 20 दिन बाद, जो कोई भी बाद में हो, संगणित किया जायेगा।
- (घ) उपभोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गिनती, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल के पेश करने की तिथि से 10 दिन बाद से आरंभ हो जाएगी लेकिन यह प्रावधान उन स्थितियों में लागू नहीं होगा जिनमें महापत्तन न्यास अधिनियम के अनुसार प्रभार का भुगतान सेवाएं लेने से पहले करने का उल्लेख किया गया है और/या इन दरमानों में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित है।

- (viii) हिसाब किये गये सभी किराये भाड़े को प्रत्येक बिल के कुल योग पर अगले उच्च रुपये तक शुन्यान्त किया जायेगा।
- (ix) जब तक धन वापसी की राशि रुपये 100/-अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, यदि प्रचालक को देय राशि रुपये 100/-से कम बनती है, प्रचालक, कोई पूरक बिल या अंडर चार्जबिल प्रस्तुत नहीं करेगा,।
- (x) (क) दरों के पैमाने में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तर है, इसी प्रकार छूट गृहमूल स्तरों पर है। प्रचालक अगर यह चाहे तो निम्न दरें चार्ज कर सकता है या/अधिक छूट की अनुमति दे सकता है।
- (ख) प्रचालक दरों के पैमाने में निर्धारित दरों के इस्तेमाल को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को अगर यह चाहे तो तर्कसंगत कर सकती है, अगर यह तर्कसंगति प्रति यूनिट दर में उपभोक्ता को राहत देती है व दरों के पैमाने में निर्धारित यूनिट दरें उपरी सीमा को पार नहीं करती।
- (ग) यह इस शर्त पर है टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों।
- (xi) तार्किक स्तर के ऐसे विलंबों के लिए, जिनके लिए प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोक्ता द्वारा प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।

2. बर्थ किराया प्रभार

2.1 बर्थ किराया अनुसूची

क्रम सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका भाग (रु. में)
1.	विदेशगामी पोत	1.64
2.	तटीय पोत	0.98

बर्थ किराया से संबंधित सामान्य नोट :

- (i) बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा, बर्थ का अधिपत्य करने के समय से संगणित की जायेगी।
- (ii) (क) बर्थ किराया, पोत द्वारा जलयात्रा के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद बन्द हो जायेगा।
- (ख) बर्थ किराये के बंद होने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा में ज्वार की अनुकूल स्थिति की कमी, खराब मौसम व रात्रि नौचालन की कमी, जहाज के प्रतीक्षा समय में शामिल नहीं होंगे।
- (iii) झूठे संकेत के लिए बर्थ किराया जुर्माना एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया भाड़ा के बराबर होगा।
- इंजिन तैयार नहीं होने या कार्गो संचालन कार्य पूर्ण नहीं होने या पोत के अन्य किसी कारणवश पोत बर्थ से हटने के लिए तैयार न होने की स्थिति में, संचालन के लिए तैयार होने के बारे में पृच्छने के लिए दिया गया सिग्नल "झूठा या गलत संकेत" होगा। पोत प्रतिकूल ज्वार, रात्रि नौचालन की कमी या विपरीत मौसम स्थितियों के कारण जलयात्रा नहीं कर पाने के दौरान के संकेत, तब की तैयारी के संकेतों शामिल नहीं होते हैं।
- (iv) **निर्गम प्राथमिकता/बर्थ प्राथमिकता किराया प्रभार:**
- (क) किसी पोत को प्राथमिक आधार बर्थ प्रदान करने के लिए 24 घंटे का बर्थ किराये के समतुल्य या पर वास्तविक रुकने की कुल अवधि के लिए संगणित बर्थ किराया भाड़ा का 75 प्रतिशत जो कोई भी ज्यादा हो वसूल किया जायेगा।
- (ख) पोत को बाहर निकलने में प्राथमिकता के लिए एक दिन (24 घंटे) के किराया भाड़े के बराबर शुल्क या बर्थ पर रुकने की वास्तविक कुल अवधि के किराया भाड़े का 100 प्रतिशत जो भी उच्चतम हो वसूल किया जाएगा।
- (v) कोई भी बर्थ किराया भाड़ा उस अवधि के लिए देय नहीं होगा जब बर्थ पर पोत या टर्मिनल प्रचालक के उपकरणों में खराबी, विद्युत आपूर्ति या प्रचालक पर उत्तरदायी किसी अन्य कारण से पोत, बर्थ पर बेकार खड़ा हो।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार

क्रम सं.	वस्तु	इकाई	दर रु. में	
			विदेशगामी	तटीय
1	ड्राई बल्क कार्गो	प्रति मीट्रिक टन	81.71	49.03
2	ब्रेक बल्क (बोरों में)	प्रति मीट्रिक टन	136.19	81.71
3	ब्रेक बल्क (अन्य)	प्रति मीट्रिक टन	217.90	130.74

नोट:

- (i) उपर्युक्त निर्धारित प्रहस्तन प्रभार निम्न के लिए संयोजी प्रभार हैं:

- (क) प्रहस्तन प्रभार 5 दिन की निःशुल्क अवधि के लिए पोत से आयात कार्गो के उतारे जाने के लिए, भंडारण, स्टैक यार्ड पर भंडारण तथा वितरण के लिए लदान के लिए। स्थानांतरण, मजदूर भाड़ा सहित।
- (ख) स्टैक यार्ड पर कार्गो के उतारे जाने के लिए, भंडारण, स्टैक यार्ड पर 15 दिन की अवधि के लिए निःशुल्क भंडारण, निर्यात कार्गो के लिए लदान स्थान तक स्थानांतरण सहित पोत पर लदान तथा, मजदूर भाड़ा सहित, इन संयोजी प्रभारों में वार्फेज, श्रमिकआपूर्ति जहां कहीं भी आवश्यक हो और अन्य विविध प्रभार जो दरमानों में विशेष रूप से निर्दिष्ट नहीं किए गए हैं।

4. भंडारण प्रभार

स्टैकयार्ड में भंडारित कार्गो, निःशुल्क अवधि से अधिक समय के लिए भंडारण करने पर भंडारण प्रभार निम्न अनुसार लिया जाएगा।

(क) निःशुल्क अवधि : आयातित कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात हेतु कार्गो के लिए 15 दिन।

(ख) निःशुल्क अवधि के पश्चात भंडारण प्रभार: (प्रति टन/दिन)

(दर: रु./टन/दिन)

क्रम सं.	विवरण	प्रथम 6 दिन	उससे आगे के 6 दिन	तत्पश्चात
1.	ड्राई बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो(बोरों में)/ब्रेक बल्क(अन्य)	8.02	12.99	25.35

नोट:

- निःशुल्क अवधि के संगणन के लिए सीमाशुल्क विभाग द्वारा अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के अकार्य दिवस शामिल नहीं हैं।
- निर्यात हेतु कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि, सामान प्रचालक के क्षेत्र में पहुंचने की वास्तविक तिथि से आरंभ होगी।
- आयातित सामान के लिए निःशुल्क अवधि, पोत से सामान के पूरी तरह उतर जाने के बाद से मानी जाएगी।
- उस सामान पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रभार्य नहीं होगा जिस अवधि के दौरान अनुरोध करने पर भी प्रचालक निजि कारणों से कार्गो सौंपने/लदान करने की स्थिति में नहीं होगा।

5. विविध प्रभार:

बुहार और धूल संपीड़न सेवा आदि के लिए विविध प्रभार :

1.	ड्राई बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो(बोरों में)/ब्रेक बल्क(अन्य)	रु.4.81/टन
----	-----------------------------------------------------------------	------------

6. अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य नोट :

- प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजित तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। संदर्भ प्रशुल्क, 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो परियोजना की लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा(और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।
- प्रस्ताव के प्राप्त होने के 7 दिनों के भीतर प्राधिकरण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने के बारे में महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।
- लाइसेंस धारक द्वारा, पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न होने की स्थिति में प्राधिकरण, आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।

- (vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात् यदि प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।
- (vii) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा। प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ उदाहरण के तौर पर संलग्न "परिशिष्ट" के अनुसार होगा।
- (viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक -III

उथले डॉट बर्थ के विकास के लिए डीबीओएफटी आधार पर 30 वर्ष के लिए सामान्य कार्गो प्रहस्तन के लिए कार्य निष्पादन मानक
लाइसेंस धारक निम्नलिखित कार्य निष्पादन मानक पूरे करेगा :

क्रमसं.	वस्तु	कार्य निष्पादन मानक (टन प्रति दिन)
1	ड्राई बल्क कार्गो	10,000
2	ब्रेक बल्क कार्गो(बोरों में)	6,000
3	ब्रेक बल्क(अन्य)	3,750

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 12th January, 2017

No. TAMP/51/2016-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust for fixation of reference tariff for development of Shallow Draught Berth for handling general cargo through Public Private Partnership (PPP) mode to Develop, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis at VOCPT as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/51/2016-VOCPT**

V.O. Chidambaranar Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 16th day of December 2016)

This case relates to a proposal dated 30 July 2016 received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of reference tariff for development of Shallow Draught Berth for handling general cargo through Public Private Partnership (PPP) mode to Develop, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis at VOCPT.

2. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 9 September 2013 and 12 September 2013 has issued Revised 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 30 September 2013, vide Gazette no.254. The said Guidelines were made effective from 9 September 2013.

3.1. The VOCPT has filed its proposal dated 30 July 2016 seeking approval of reference tariff for development of Shallow Draught Berth for handling general cargo on DBFOT basis under Tariff Guidelines of 2013.

3.2. The main submissions made by the VOCPT in its proposal are as follows:

- (i) Total volume of cargo handled by VOCPT during the year 2015-16 is 36.85 Million Tonnes. Of this, the volume of General Cargo handled was 8.57 Million Tonnes. The future traffic for General Cargo has been projected as follows:

Year	Projected Traffic
2016 -17	9.21 MT
2027-28	20.41 MT
2038-39	40.42 MT

- (ii) In order to meet the future traffic growth of General Cargo, the VOCPT proposes to Develop Shallow Draught Berth for handling general cargo through PPP on DBFOT basis.

(iii) **Type of Berth required**

The vessels used for the transport of cargo are assumed to be 20,000 DWT sized vessels. These vessels have a length of 180 m and width of 22.5m. The vessels shall have a maximum draft of 9.7 m. The present depth of (-) 10.7m is sufficient for a maximum draft of 9.7m. Hence, it is concluded that the vessels proposed can be handled in the Present inner harbour with a depth of (-) 10.7 CD. The vessel parameters are as follows:

Sr. No.	Description of Berth	Type of Cargo	Vessel Size (DWT)	Parcel Size (T)	Dredging Remarks
1	SDB	Multipurpose Cargo	20,000	16,000	Already dredged

(iv) (a) **Details of Berth**

Considering the overall length of the design vessel, i.e. 180m and allowing 18m, the length of berth works out to 198m. However, with space available, the length of the berth is kept as 243m. The width of the berth is kept as 30m.

(v) (a) **Material Handling Equipments**

One Harbour Mobile crane of 80 T capacity and Grab (20 MT) are proposed. The proposed crane can handle general cargo upto 36T (average) per move including weight of hook. Total no. of moves in one hour will be 30. Based above with 60% efficiency, mobile harbour can handle 648 T/hr. Therefore, assuming 20 hour of operation per day, one mobile harbour crane can handle 12960 Tonnes Per Day (TPD).

(b) **Evacuation of Cargo**

Evacuation of cargo will be by trucks.

(vi) **Optimal Capacity:**

The optimal quay capacity of the proposed Shallow Draught berth is calculated as 2.60 Million Tonnes Per Annum considering the current trend of traffic and present handling at VOCPT as given below:

Optimal Capacity			
(a)	Percentage share of capacity of cargo to be handled		
	Percentage of Dry Bulk Cargo.	S1	10%
	Percentage of Break bulk cargoes.	S2	90%
(b)	Handling rate of cargo vessels carrying (In Tonnes per day)		
	Handling rate of dry bulk cargo.	P1	10,000 Tonnes/day
	Handling rate Break bulk cargoes.	P2	10,000 Tonnes/day
(c)	Optimal quay capacity = $0.70 \{ (S1 \times P1) + (S2 \times P2) \} \times 365$		2,555,000 (ie. 2.56 MTPA)

(vii) **Estimated Capital Cost:**

The construction of Shallow Draught Berth work will broadly include all civil, mechanical, electrical works for installation of a suitable unloading system of bulk cargoes and the Operation & Maintenance thereof. The total capital cost of the Project is estimated as ₹123.35 crores. The breakup is presented below:

Sl. No.	Particulars	Estimated Capital Cost (₹ in Crores)
A.	Cargo Handling Activity	
(i)	Civil Work	
	Berth work and approaches	27.40
	3% Contingencies and 7% Supervision charges on Base cost	2.74
	Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	0.71
	Total Cost	30.85
(ii)	Cargo Handling Equipments	
	Mechanical work	31.80
	3% Contingencies and 7% Supervision charges on Base cost	3.18
	Work contract tax (4% on 65% of Mechanical cost on base cost)	0.83
	Total Cost	35.81
(iii)	Miscellaneous cost (5% of (i) & (ii))	3.33
	Total Capital Cost for Cargo Handling Activity (i)+(ii)+(iii)	69.99
B.	Berthing Activity	
	Berth Cost	47.39
	3% Contingencies and 7% Supervision charges on Base cost	4.739
	Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	1.23
	Total Capital Cost for Berth Hire	53.36
	Total Capital Cost	123.35

The above cost estimates are based on prevailing market rates.

(viii) **Operating Cost and Reference Tariff Working**(a) **Cargo handling Activity:**

Sl. No.	Particulars	(₹ in Lakhs)
(i)	Power Cost for 80 T HMC (1 x 100 unit x ₹10.20 x 4000hrs)	40.80
(ii)	Repair & Maintenance cost	
(a)	Civil assets (1% x ₹30.85 Cr)—Common	30.85
(b)	Mechanical asset @ 7% x ₹35.81 Cr on Cost of all Mechanical and Electrical equipment.	250.65
(iii)	Depreciation	
(a)	Civil assets (3.17% on ₹30.85 Cr)	97.80
(b)	Mechanical asset @6.33% on ₹35.81 Cr	226.66
(iv)	Insurance 1% of Gross fixed assets	69.99
(v)	License fee (Rentals for land and other Port assets)	
(a)	Water-front charges payable to the Port (27,338 Sq.m. @ ₹181.38/Sq.m./Annum (Rate as per land on 50%))	49.59
(b)	Stack yard (35,000 Sq.m. x ₹362.76/Sq.m./Annum)	126.97
(vi)	Other expenses @ 5% on gross fixed assets	349.96
	Total Operating cost	1,243.26

(b) **Revenue requirement & proposed tariff:**

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	Particulars	Estimates
	<u>Cargo Handling Activity</u>	
(a)	Total revenue Required (in lakh)	
(i)	Operating cost	1,243.26
(ii)	Return on capital employed @ 16% on gross fixed assets	1,119.87
	Total revenue Requirement for cargo handling activity	2363.14
(b)	Apportionment of Revenue requirement	
(i)	Cargo handling charges @ 96% of ARR	2268.61
(ii)	Storage charges @ 2% of ARR	47.26
(iii)	Miscellaneous charges @ 2% of ARR	47.26
	Total revenue Requirement for cargo handling activity	2363.14
	(a) .Handling Charge (Composite)	
	-Revenue Requirement (₹ in lakhs)	2268.61
	Composite Handling Charge (₹ per tonne) for Optimal Capacity of 2,555,000 Tonnes	
	-Foreign (₹/tonne)	88.79
	-Coastal (₹/tonne)	53.27
(b)	Storage Charge	-
	-Revenue Requirement (₹ in lakhs)	47.26
	-% of Cargo to attract storage charge	10%
	-Cargo likely to pay storage charge (lakh tonnes) (2.56 MTPA X 10%)	2.56
	(i) Free period	
	(ii) Storage Charge (beyond the free period)	₹./Tonnes
	-First six days	3.00
	-Next six days	4.86

	-Thereafter	9.48
(c)	Miscellaneous Charge	
	-Revenue Requirement (₹ in lakhs)	47.26
	-Capacity (Tonnes per annum)	25.55
	-Miscellaneous Charge(₹/tonne)	1.85

(c) **Berthing Activity:**

Sl. No.	Particulars	₹ in Lakhs
(i)	Repairs and maintenance cost (1% of construction of Berth ₹30.85 Cr)	53.36
(ii)	Depreciation @ 3.17% of ₹53.36 Cr	169.14
(iii)	Insurance @ 1% of ₹53.36 Cr	53.36
(iv)	Total operating cost Berthing service (a)	275.85
(v)	Return on Capital Employed @ 16%	853.69
(vi)	Total Revenue requirement from Berthing services (iv + v)	1,129.54

(d) **Proposed Berth Hire Charges:**

Sl. No.	Particulars	Unit	Dry Bulk/Break bulk
1	DWT	Tons	20,000
2	Ratio	%	100
3	Ship day output	Tons/day	10,000
4	Ave. GRT per vessel	Tons	11,242
5	Ave. Parcel size	Tons	16,000
6	Traffic	Tons	2,555,000
7	No. of berth days (row. 6/row 3)	Days	256
8	No. of berth hours (row 7x24 hrs)	Hrs.	6132
9	No. of vessels (row.6/row. 5)	No.	160
10	Total GRT hrs. (row.4 x row 8)	Hrs.	68,935,944
11	Revenue Requirement (₹ in lakhs)		1,129.54
12	Rate per GRT per hour (11/10) foreign (11 x 100000/10) ₹		1.64
13	Rate per GRT per hour (12x 60%) coastal ₹		0.98

(ix) The reference rates proposed by VOCPT are given below:

(a) Berth Hire Charges:

Sl. No.	Particulars	Unit	Foreign (In ₹)	Coastal (In ₹)
1.	Vessel	Rate per GRT per hour/or Part thereof	1.64	0.98

(b) Cargo Handling Charges:

Sl. No.	Particulars	Unit	Foreign (In ₹)	Coastal (In ₹)
1.	Dry Bulk Cargo/Break Bulk Cargo	Per Metric Tonne	88.79	53.27

(c) Storage Charges after free period (Per Tonne/Day):

(In ₹)

Sl. No.	Particulars	First Six Days	Next Six Days	Thereafter
1.	Dry Bulk Cargo/Break Bulk Cargo	3.00	4.86	9.48

(d) Miscellaneous Charges for sweeping and dust suppression services etc.

Dry Bulk Cargo/Break Bulk Cargo	₹1.85/Tonne
---------------------------------	-------------

(x) Performance Standards proposed by VOCPT is as follows:

The licensee shall meet the following performance standard.

(a) The PPP operator shall guarantee to handle a minimum volume of general cargo as 8000 Tonnes per day.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the VOCPT proposal dated 30 July 2016 was forwarded to the concerned users/user organisations and prospective bidders (as forwarded by VOCPT vide its subsequent letters dated 10 August and 11 August 2016) for their comments.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT was vide our letter dated 16 September 2016 requested to furnish requisite information/clarification by 22 September 2016. The VOCPT has subsequent to the joint hearing furnished additional information/clarification vide its letter dated 7 October 2016 which is brought out in subsequent paragraph.

6.1 A joint hearing in this case was held on 19 September 2016 at the VOCPT premises. The VOCPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/organisation bodies/prospective bidders have made their submissions.

6.2 As agreed at the joint hearing, the VOCPT was requested vide our letter dated 26 September 2016 with subsequent reminder dated 6 October 2016 to take action on the following points:

- (i) Modify the handling rate considered for break bulk cargo.
- (ii) Incorporate the various cargo items under the broad major cargo group of Bulk Cargo and Break Bulk Cargo.
- (iii) Relook at the percentages considered for apportionment of Annual Revenue Requirement to the cargo handling activity, Storage and Miscellaneous activities.
- (iv) The port to revise its proposal in a week's time and to circulate the revised proposal to the prospective bidders/users/user associations under intimation to TAMP. The prospective bidders/users/user associations were allowed to furnish their comments, if any, on the revised proposal within 3 days to the port and TAMP.

7.1 The VOCPT vide its letter dated 7 October 2016 has furnished its response to the additional information/clarification sought by us vide our letter dated 16 September 2016. The summary of the additional information/clarification sought by us and reply furnished by the port is tabulated below:

Sl. No.	Additional information/clarification sought by us	Reply furnished by VOCPT															
1.	General:																
(i)	The VOCPT is to forward a copy of the approval of the Board of Trustees of the port approving the Reference tariff proposal.	Copy of Resolution approving the proposal vide Reso.No. 172 of the Board Meeting dated 12 July 2016 is furnished.															
(ii)	As per the checklist of the documents/information to be submitted while filling the proposal for upfront tariff setting the port has to submit the copy of Feasibility Report. The VOCPT to furnish the copy of the Feasibility Report.	Copy of Feasibility Report prepared by M/s. WAPCONS, Gurgaon is furnished.															
2.	Capacity: Considering the handling capacity of the crane of 80 Tonne at 10000 tonnes per day and for an operation of 365 days and at 70% utilisation, the VOCPT has arrived at the optimal capacity at 2.56 MTPA. In this regard, the VOCPT to clarify/furnish the following:	The average handling rate of the port in respect of Dry Bulk cargo for the years 2013-14, 2014-15, 2015-16 (9,624 Tonne per day) In line with the handling rate of 10,000 Tonnes per day as per TAMP Guidelines, 2008 for Dry bulk cargo (90%) and based on current arrival pattern of the break bulk cargo (bagged) (2.50%) and other break bulk cargo (7.50%), the handling rate of 6,000 Tonnes per day for bagged cargo and 3,750 Tonnes for other break bulk cargos is considered in line with the order of HMC issued. The optimal capacity of the Project is now revised to at 24,09,648 tonnes as against earlier figure of 26,00,000 tonnes (it is 2.56 MTPA) Based on this revised tariff for cargo handling activity, storage charges and Misc. charges are proposed for the consideration of the Authority. [The port has not furnished separate reply to the point of action given at para 7.2 (i) above. The reply of the VOCPT addresses the point of action given at Para 7.2 (i)]															
(i)	(a) The upfront tariff guidelines for the multipurpose terminal, which has been considered as base by the VOCPT in the proposal in reference, stipulate norms for handling rate of the vessel carrying different type of cargo. For Break bulk cargo the rate is 4000 Tons/day (steel & bagged cargo) and 2500 Tons/day for others. The VOCPT has considered single handling rate of 10000 Tonnes/day which is relevant for Dry Bulk cargo while arriving the optimal capacity in its present proposal. The VOCPT to justify considering the single handling rate for all types of cargoes at 10000 Tonnes/day. Also furnish the reasons for deviation from the norms.																
	(b) The port to furnish the cargo handling rate achieved by it in the last three years for bulk cargo and break bulk cargo.	As required, the cargo handling rate per day achieved by VOCPT in the last three years viz., 2013-14, 2014-15 & 2015-16 are furnished below: <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Cargo Group</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>Dry Bulk–Conventional</td><td>8,661</td><td>9,879</td><td>10,331</td></tr><tr><td>2</td><td>Break Bulk</td><td>2,016</td><td>2,364</td><td>2,113</td></tr></table>	Sl. No.	Cargo Group	2013-14	2014-15	2015-16	1	Dry Bulk–Conventional	8,661	9,879	10,331	2	Break Bulk	2,016	2,364	2,113
Sl. No.	Cargo Group	2013-14	2014-15	2015-16													
1	Dry Bulk–Conventional	8,661	9,879	10,331													
2	Break Bulk	2,016	2,364	2,113													
(ii)	The rates of dry bulk cargo expected to be handled at the Berth may be indicated. It may be confirmed that the PPP operator will be prohibited for handling any other kind of cargo other than Dry Bulk cargo and break bulk cargo for which tariff has been proposed by the port.	Refer the above reply for rates for handling of dry bulk and break bulk. The Concessionaire will not be allowed to handle other than the specified cargo mentioned in the tender.															
(iii)	The 2008 tariff guidelines prescribe a norm for handling rate of 7,500 tonnes per day for bulk cargo for vessels of parcel size lower than 30,000 tonnes. The VOCPT to comment on the handling rate of 10,000 tonnes/day considered by it to handle lower parcel size of	The handling rate of 10,000 Tonnes per day with respect to the parcel size of 16,000 Tonnes is considered as per Feasibility Report furnished by M/s. WAPCONS.															

	vessels of 16,000 tonnes.																																																																																																																							
3.	Capital Cost:																																																																																																																							
(i)	<p>The VOCPT in its proposal has indicated only the total Civil Construction Cost, Mechanical Works and Cost of the Berth at ₹27.40 crores, ₹31.80 crores, and ₹47.39 crores respectively. The VOCPT has, however, not furnished the individual breakup of each of the above costs which constitute the total costs. Therefore, the individual breakup of costs which constitute the total costs of ₹27.40 crores, ₹31.80 crores, and ₹47.39 crores towards civil cost, mechanical equipment cost and Berthing cost respectively to be furnished.</p>	<p>The breakup details for civil construction cost, mechanical works and cost of the berth is furnished as given below:</p> <p style="text-align: center;">Capital Cost Breakup</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Filing and Protection Work along SDB</th></tr> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>Cost ₹ In Lakhs</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Stones protection work</td><td>136</td></tr> <tr><td>2</td><td>PCC Concrete Block</td><td>64</td></tr> <tr><td>3</td><td>Back-up area (Soiling & Hardening)</td><td>900</td></tr> <tr><td>4</td><td>Construction of storage shed (2000 m @ ₹ 15000)</td><td>300</td></tr> <tr><td>5</td><td>Construction of Transit shed (1000 m @ ₹ 15000)</td><td>150</td></tr> <tr><td>6</td><td>Construction of compound wall along the periphery (800m @ ₹ 8400 per m</td><td>67</td></tr> <tr><td>7</td><td>Internal Roads (1500m @ ₹ 50,000)</td><td>750</td></tr> <tr><td>8</td><td>Water supply and sewage etc.</td><td>200</td></tr> <tr><td>9</td><td>Ancillary Structure</td><td>175</td></tr> <tr><td>(III)</td><td>Filing and Protection Work along SDB Total Cost</td><td>2742</td></tr> <tr><td colspan="3">Electrical and Mechanical Cost</td></tr> <tr><td>1</td><td>80T HMC INCL FREIGHT COST</td><td>2100</td></tr> <tr><td>2</td><td>Grab (20 MT)</td><td>100</td></tr> <tr><td>3</td><td>Electrical Items</td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>4000 KVA Transformers–11 KV/3.3 KV</td><td>150</td></tr> <tr><td>5</td><td>500 KVA Transformers–3.3 KV/415V</td><td>75</td></tr> <tr><td></td><td>Switch Gear</td><td>50</td></tr> <tr><td></td><td>Motor Control Gear</td><td>50</td></tr> <tr><td></td><td>PLC</td><td>50</td></tr> <tr><td></td><td>HT Electric Cable</td><td>527</td></tr> <tr><td></td><td>Illumination High Mast Towers</td><td>64</td></tr> <tr><td></td><td>Conventional Fittings, LT cables etc.</td><td>15</td></tr> <tr><td>(II)</td><td>Electrical and Mechanical Total Cost</td><td>3181</td></tr> <tr><td colspan="3">Berth Hire Cost</td></tr> <tr><td>1</td><td>Mobilization and Demobilization</td><td>846</td></tr> <tr><td>2</td><td>Setting up the piling gantry and connected equipment over each pile location</td><td>80</td></tr> <tr><td>3</td><td>Pile work (Cast in situ)</td><td>1703</td></tr> <tr><td>4</td><td>Super structure work</td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>Beams (cross)</td><td rowspan="3">1756</td></tr> <tr><td>6</td><td>Beams (Longitudinal)</td></tr> <tr><td>7</td><td>Slab</td></tr> <tr><td>8</td><td>Conducting High Drain Dynamic test</td><td>5</td></tr> <tr><td>9</td><td>Rubber tender @ 21m c/c</td><td>76</td></tr> <tr><td>10</td><td>60T Bollard @ 21m c/c</td><td>9</td></tr> <tr><td>11</td><td>Wharf accessories like ladders etc.</td><td>35</td></tr> <tr><td></td><td>Variation</td><td>229</td></tr> <tr><td>(I)</td><td>Berth Hire Total Cost</td><td>4738</td></tr> <tr><td></td><td>Total Cost (I+II+III) =</td><td>10661.00</td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">Say ₹ 107.00 Crores</p>	Filing and Protection Work along SDB			Sl. No.	Description	Cost ₹ In Lakhs	1	Stones protection work	136	2	PCC Concrete Block	64	3	Back-up area (Soiling & Hardening)	900	4	Construction of storage shed (2000 m @ ₹ 15000)	300	5	Construction of Transit shed (1000 m @ ₹ 15000)	150	6	Construction of compound wall along the periphery (800m @ ₹ 8400 per m	67	7	Internal Roads (1500m @ ₹ 50,000)	750	8	Water supply and sewage etc.	200	9	Ancillary Structure	175	(III)	Filing and Protection Work along SDB Total Cost	2742	Electrical and Mechanical Cost			1	80T HMC INCL FREIGHT COST	2100	2	Grab (20 MT)	100	3	Electrical Items		4	4000 KVA Transformers–11 KV/3.3 KV	150	5	500 KVA Transformers–3.3 KV/415V	75		Switch Gear	50		Motor Control Gear	50		PLC	50		HT Electric Cable	527		Illumination High Mast Towers	64		Conventional Fittings, LT cables etc.	15	(II)	Electrical and Mechanical Total Cost	3181	Berth Hire Cost			1	Mobilization and Demobilization	846	2	Setting up the piling gantry and connected equipment over each pile location	80	3	Pile work (Cast in situ)	1703	4	Super structure work		5	Beams (cross)	1756	6	Beams (Longitudinal)	7	Slab	8	Conducting High Drain Dynamic test	5	9	Rubber tender @ 21m c/c	76	10	60T Bollard @ 21m c/c	9	11	Wharf accessories like ladders etc.	35		Variation	229	(I)	Berth Hire Total Cost	4738		Total Cost (I+II+III) =	10661.00
Filing and Protection Work along SDB																																																																																																																								
Sl. No.	Description	Cost ₹ In Lakhs																																																																																																																						
1	Stones protection work	136																																																																																																																						
2	PCC Concrete Block	64																																																																																																																						
3	Back-up area (Soiling & Hardening)	900																																																																																																																						
4	Construction of storage shed (2000 m @ ₹ 15000)	300																																																																																																																						
5	Construction of Transit shed (1000 m @ ₹ 15000)	150																																																																																																																						
6	Construction of compound wall along the periphery (800m @ ₹ 8400 per m	67																																																																																																																						
7	Internal Roads (1500m @ ₹ 50,000)	750																																																																																																																						
8	Water supply and sewage etc.	200																																																																																																																						
9	Ancillary Structure	175																																																																																																																						
(III)	Filing and Protection Work along SDB Total Cost	2742																																																																																																																						
Electrical and Mechanical Cost																																																																																																																								
1	80T HMC INCL FREIGHT COST	2100																																																																																																																						
2	Grab (20 MT)	100																																																																																																																						
3	Electrical Items																																																																																																																							
4	4000 KVA Transformers–11 KV/3.3 KV	150																																																																																																																						
5	500 KVA Transformers–3.3 KV/415V	75																																																																																																																						
	Switch Gear	50																																																																																																																						
	Motor Control Gear	50																																																																																																																						
	PLC	50																																																																																																																						
	HT Electric Cable	527																																																																																																																						
	Illumination High Mast Towers	64																																																																																																																						
	Conventional Fittings, LT cables etc.	15																																																																																																																						
(II)	Electrical and Mechanical Total Cost	3181																																																																																																																						
Berth Hire Cost																																																																																																																								
1	Mobilization and Demobilization	846																																																																																																																						
2	Setting up the piling gantry and connected equipment over each pile location	80																																																																																																																						
3	Pile work (Cast in situ)	1703																																																																																																																						
4	Super structure work																																																																																																																							
5	Beams (cross)	1756																																																																																																																						
6	Beams (Longitudinal)																																																																																																																							
7	Slab																																																																																																																							
8	Conducting High Drain Dynamic test	5																																																																																																																						
9	Rubber tender @ 21m c/c	76																																																																																																																						
10	60T Bollard @ 21m c/c	9																																																																																																																						
11	Wharf accessories like ladders etc.	35																																																																																																																						
	Variation	229																																																																																																																						
(I)	Berth Hire Total Cost	4738																																																																																																																						
	Total Cost (I+II+III) =	10661.00																																																																																																																						
(ii)	<p>The VOCPT has not furnished any workings, budgetary Quotations, market rates in support of the estimates of civil, mechanical and cost of the berth. Please furnish the documentary evidence in support of the cost of each item of civil construction costs, Mechanical Works and Cost of the Berth and clarify capital cost estimation is as per the Feasibility Report.</p>	<p>All the estimates of Civil, Mechanical and cost of berth furnished in the workings for tariff proposal is based on the Feasibility Report furnished by M/s. WAPCONS.</p>																																																																																																																						

(iii)	Explain the basis of considering Supervision charges @ 7% and contingencies @ 3% on base cost. The VOCPT to confirm that the supervision and contingency charges are included as per the Feasibility Report.	The supervision charges @ 7% and contingencies @ 3% on base cost are included as per the Feasibility Report.
(iv)	The VOCPT to confirm that the equipment proposed will cater to the requirement of 20,000 DWT vessels.	Yes, it is confirmed that the equipment proposed will cater to the requirement of 20,000 DWT vessels.
(v)	Please confirm that the civil structures prescribed in the normative list of civil construction cost at section 4.2 of 2008 guidelines are considered by the port. It may also be confirmed whether the cost of providing power, lighting and communication listed under equipment cost (Section 4.3) is considered.	As per clause 4.2 of 2008 guidelines, it is confirmed that all items have already been included. We have excluded approach and rail tracks due to following reasons: (i) Approach As jetty is besides the reclaimed land (ii) Rail Tracks We have proposed mobile harbour crane for which rail tracks are not required.
4.	<u>Operating Cost:</u>	
(i)	<u>Power Cost:</u> The VOCPT has considered the unit rate @ ₹10.20 per hour. The VOCPT, to confirm that the unit rate of power considered for estimating the power cost is at the prevailing rate. The VOCPT to also furnish copies of electricity bills of the last three months to support the unit rate adopted in the computation.	₹10.20 per unit is worked out based on the electricity cost for the months of April, 2016 and May, 2016. Electricity Bills supporting the unit rate of ₹10.20 is enclosed.
(ii)	<u>License Fee:</u>	
	(a) The VOCPT to confirm the proposed leasing of water front and stack yard is as per the Feasibility Report. Please also confirm that the proposed allotment is as per the land use plan of the port.	It is confirmed that the proposed lease rent area for stack yard and water front area is as per Feasibility Report. The proposed backup area is in reclaimed area for which the land use plan is not applicable.
	(b) The guidelines for upfront tariff stipulate that lease rent for port land and assets is to be estimated based on the rate prescribed in the Scale of Rates of the respective major ports. Please confirm that the rates considered at ₹181.38 Sq.m/Annum indicated rate as per land on 50% for water front area and ₹362.76 Sq.m/Annum for stack yard while arriving the lease rental as per the existing rates prescribed in the Scale of Rates of the VOCPT giving reference of the relevant schedule.	The unit rate is based on the rate for lease/license of land in port area approved by TAMP vide Order No.TAMP/6/2012-VOCPT dated 4 April 2014 under the category of Commercial-Port related with the base rate of Rs335.14 w.e.f 1 July 2007 with the escalation of 2% per annum w.e.f 1 July 2013 till 30 July 2017.
5.	<u>Operating Cost-Berth:</u> The capital cost indicated by the VOCPT at ₹30.85 crores while estimating the Repairs and Maintenance cost and Depreciation is not matching with capital cost of the Berth at ₹47.39 crores indicated in Chapter-5 Revenue Calculation table at Sl. No. III. The VOCPT to correct the capital cost figures in the estimation of operating cost of berthing services.	The capital cost of the berth is inadvertently mentioned as ₹30.85 crores in the description column instead of ₹53.36 crores but in the amount column, it is correctly considered as ₹53.36 crores for arriving R&M cost @ 1% and Depreciation @ 3% on ₹53.36 crores. Hence, there no change is required in the amount column.

6.	Annual Revenue Requirement (ARR) & Proposed Tariff Calculation:	
(i)	As per the norms for apportionment of total revenue requirement for fixation of upfront tariff for services rendered at multipurpose berth, 90% of the total revenue is allocated to cargo handling charges and balance 10% is equally distributed between storage charges and Misc. charges (5% each) The VOCPT has allocated 96% of total revenue to cargo handling charges and balance 4% equally distributed between storage charges and Misc. charges. The reasons for deviation to be furnished with justification.	The Annual Revenue Requirement was apportioned towards cargo handling charges, storage charges and Misc. charges in the ratio of 96%, 2% and 2% as apportioned previously in the proposal for fixation of upfront tariff for the project of Shallow Draught berth for handling cement and cement raw materials. The workings is revised now in the ratio of 90%, 5% and 5% as per Guidelines and the revised workings is submitted in respect of cargo handling services.
(ii)	In the berth hire calculation, the VOCPT has proposed concessional rate for coastal vessel at 60% of the rate arrived, but, the impact of coastal concession is not captured while computing the berth hire charges. The effect of concessional tariff applicable for coastal vessel may be reckoned in the revenue model to ensure that the estimated revenue requirement can be achieved by the BOT operator at the proposed tariff level.	[The VOCPT has not furnished separate reply to the point of action given at para 7.2. (iii) above. The reply of the VOCPT at the above point addresses the point of action brought out at para 7.2 (iii) above.] As port is undertaking berth exclusively for handling coastal vessels in VOCPT, all the vessels to be handled in the subject general cargo berth assumed as Foreign. Hence, the revenue requirement is also not captured for coastal vessels.
7.	Computation of Berth Hire Charges: The VOCPT to confirm that the vessel parameters viz. Average GRT hours, parcel size of vessel etc. adopted for berth hire computation is in line with actuals for the last 3 years.	The vessel parameters viz. Average GRT hours, parcel size of vessel etc. adopted for berth hire computation is based on the information available in the Feasibility Report of the said project and the same is prepared in line with actual arrival pattern of the vessels in the port for the previous years.
8.	Storage charge calculation:	
(i)	The basis for assuming 10% of cargo capacity to attract storage charge to be explained.	Considering the nature of cargo to be handled in the Shallow Draught Berth it is assumed that 10% of the cargo will attract storage charges as assumed in the previous proposal for Shallow Draught Berth for handling cement and related raw materials.
(ii)	The VOCPT has proposed ₹3 per tonne/day for the first six days beyond free period, ₹4.86 per tonne/day next six days and ₹9.48 per tonne/day thereafter. The basis and workings for the proposed rates of storage charges to be furnished.	The revenue requirement toward the storage charges (₹118.16 lakhs) is divided by the quantum of cargo (2.41 lakh tonne) that will attract storage charges and the resultant is divided further by 6 days to arrive the tariff for per tonne per day for the first six days thereafter it is multiplied by 1.62 times for the next slab and then by 1.95 times for the third slab as proposed in the previous proposals of NCB-III and SDB for handling cement and related raw materials, which was considered.
9.	Scale of Rates: The following general condition may be incorporated in the Scale of Rates in line with similar prescription in the upfront/reference tariff schedule in other Major Port Trusts, including VOCPT: “Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator”.	The Authority may please incorporate a clause under General Terms & Conditions 1.2 of the SoR as “Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator”.

7.2 While furnishing additional information/clarification, the VOCPT vide its letter dated 7 October 2016 has also filed a revised tariff calculation.

7.3 The main modifications proposed by the VOCPT vide its letter dated 7 October 2016 are as under:

- (i) The port has considered the separate handling rate for dry bulk cargo, break bulk cargo and break cargo (others) as against the single handling rate considered by it in its original proposal.

The comparison of handling rate considered in its original proposal and revised proposal is as under:

Commodity	Handling Rate as per Original Proposal dated 30 July 2016	Handling Rate as per Revised Proposal dated 7 Oct 2016
Dry bulk cargo	10,000 Tonnes/day	10,000 Tonnes/day
Break bulk cargo	10,000 Tonnes/day	6,000 Tonnes/day
Break cargo others	NIL	3,750 Tonnes/day

- (ii) Accordingly, it has revised the calculation of Optimal Quay Capacity as given below:

Optimal Quay Capacity:

(i)	Optimal Quay Capacity = $0.70 [(90\% \times 10,000) + (2.50\% \times 6,000) + (7.50\% \times 3,750)] \times 365 = (2299500+38325+71859)$	24,09,684
-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------

- (iii) There is no change in the estimation of Capital Cost and Operating Cost and ARR in comparison to its original proposal.

- (iv) **Apportionment of Revenue Requirement:**

- (a) The VOCPT has revised the apportionment of revenue requirement in its revised proposal following the norms for apportionment of ARR prescribed in the 2008 guidelines as tabulated below:

Commodity	% Considered for apportionment in the Original Proposal dated 30 July 2016	% Considered for apportionment in the Revised Proposal dated 7 Oct 2016
Cargo Handling Charges	96%	90%
Storage Charges	2%	5%
Miscellaneous Charge	2%	5%

- (b) Accordingly, the revised apportionment considered by VOCPT in its revised proposal is given as below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Apportionment of Revenue Requirement	Estimates
(i)	Cargo Handling Charges @ 90% of ARR	2,126.82
(ii)	Storage Charges @ 5% of ARR	118.16
(iii)	Miscellaneous Charges @5% of ARR	118.16
	Total Revenue Requirement for cargo handling activity	2,363.14

(v) Working of revised tariff:

(a) **Cargo handling charges**

For arriving at the proposed rate for cargo handling charge, the estimated revenue requirement is apportioned to the three cargo groups viz. Dry Bulk Cargo, Break bulk cargo and Break cargo (others) in the ratio of 90%, 2.5% and 7.5% respectively and the rate for foreign cargo is arrived as follows:

Sl. No.	Particulars	₹ in lakhs
1.	Handling Charges	
(a)	Revenue Requirement.	2126.82
(b)	Terminal Capacity (in lakh tonnes)	2409684
(c)	Cargo Handling Charges ₹ per tonne (for foreign)	
	Dry Bulk Cargo	83.24
	Break bulk cargo	138.74
	Break cargo (others)	221.98

(b) **Working for Storage Charges & Miscellaneous Charges:**

Due to changes in Apportionment of Revenue Requirement by VOCPT, the VOCPT has revised Storage Charges and Miscellaneous Charges as follows:

Sl. No.	Particulars	Amount
1.	Storage Charges	
(a)	Revenue Requirement for storage charges (₹ in lakhs)	118.16
(b)	Percentage of cargo that attract storage charges	10%
(c)	Cargo that attract storage charges (in lakh tonnes) (24.10 x 10%)	2.41
2.	Storage Charges per tonne per day : (beyond free period)	
(a)	For first six days (In ₹ per tonne per day)	8.17
(b)	Next six days (In ₹ per tonne per day)	13.24
(c)	Thereafter (In ₹ per tonne per day)	25.81
3.	Miscellaneous Charges	
(a)	Revenue Requirement for Miscellaneous Charges	118.16
(b)	Terminal Capacity (in lakh tonnes)	24.10
	Misc Charges for sweeping and dust suppression services etc. (In ₹/Tonne)	4.90

(c) **Berth Hire Calculation:**

There is no change in the Berth Hire Charge calculation and Berth hire charge from the rate proposed by the VOCPT earlier.

7.4 The revised tariff proposed by VOCPT are given below:

(i) Cargo Handling Charges for Shallow Draught Berth for handling General Cargo:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate (In ₹) (Foreign)	Rate (In ₹) (Coastal)
1.	Dry Bulk Cargo	Per Metric Tonne	83.24	49.94
2.	Break Bulk (Bagged)	Pet Metric Tonne	138.74	83.24
3.	Break Bulk (Others)	Per Metric Tonne	221.98	133.19

(ii) Storage Charges after free period (Per tonne/day)

(a) Free Period : 5 days for Import

15 days for Export

(b) Storage Charges after free period

(In ₹/tonne/day)

Sl. No.	Description	First Six Days	Next Six Days	Thereafter
1.	Dry Bulk Cargo/Break Bulk Cargo	8.17	13.24	25.81

(iii) Miscellaneous Charges for Sweeping and dust suppression services etc.

1.	Dry Bulk Cargo/Break Bulk Cargo	₹4.90/Tonne
----	---------------------------------	-------------

(iv) Schedule of Berth Hire

Sl. No.	Vessels	Rate in ₹ per GRT per Hr. or Part thereof
1.	Vessels (Foreign)	1.64
2.	Vessels (Coastal)	0.98

7.5 In response to point of action brought out at para 7.2 (iii), the list of commodities which are proposed to be handled in proposed Shallow Draft berth are as under, as furnished by VOCPT:

- Cement
- Lime Stones
- Palm Oil
- Cashew nuts in bag
- Oil cake/Copra
- Peas
- Stone Dust
- Stone (Rough)
- Salt in Bulk
- Sulphur

The VOCPT has confirmed that the concessionaire will not be allowed to handle other than the specified cargo mentioned in the tender.

8.1 With reference to the submission of revised proposal, the VOCPT was requested vide our letter dated 18 October 2016 to confirm circulation of the revised proposal dated 7 October 2016 to the users/user associations/prospective bidder for furnishing their comments within 3 days from the receipt of the revised proposal. The VOCPT vide its email dated 5 November, 2016 has confirmed that the revised proposal has been forwarded to the users/user associations/prospective bidder for furnishing their comments.

8.2 The Tuticorin Stevedores Association (TSA) vide its letter dated 5 October 2015 has furnished its comments on the revised proposal. A copy of the comments received from the TSA was forwarded to the VOCPT vide our letter dated 18 October 2016. The VOCPT vide its email dated 8 November 2016 has furnished its reply.

9. During the processing of the case for finalisation, it was given to understand by the VOCPT that the port may have to relook at the proposal with reference to the rate for bagging services for handling cement. Hence, the VOCPT was requested vide our letter dated 9 November 2016 to do the needful in this regard. In response, the VOCPT vide its letter dated 11 November 2016 has clarified that if cement is handled necessary silo arrangement will be made by the PPP operator. The port has confirmed that there is no need for any modification in its proposal as such.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the VOCPT is to determine reference tariff for handling general cargo at the Shallow Draught Berth (SDB) under Tariff Guidelines of 2013 following the principle of 2008 guidelines.

The VOCPT has formulated its proposal based on the norms and parameters prescribed in tariff guidelines of 2008 for multipurpose berth, wherever relevant, for assessing the optimal capacity of the terminal and operating cost.

- (ii) Clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification. As stated earlier, the proposal in reference is for fixation of Reference tariff for development of Shallow Draught Berth for handling general cargo through Public Private Partnership (PPP) mode to Develop, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis at VOCPT by deployment of 80T HMC. The upfront tariff approved by this Authority is for 100T HMC at most of the Major Port Trusts and for 124 T HMC at a few ports based on the proposal of the concerned port. No upfront tariff is found to have been prescribed for similar full-fledged facility envisaged by the port with 80T HMC under the Tariff guidelines of 2008. Hence, the proposal filed by the VOCPT under 2013 guidelines by following the principles of 2008 guidelines which has been approved by the Board of Trustees of the port is taken for consideration.
- (iii) The original proposal was filed by the VOCPT on 30 July 2016. In the original proposal, as brought out in the earlier paragraphs, there were few deviations from the norms prescribed in the upfront tariff guidelines in respect of vital elements viz. handling rate and percentage considered for apportionment of Annual Revenue Requirement (ARR) to the cargo handling activity, storage and miscellaneous activities. Having been pointed out by us on the deviations, the VOCPT vide its letter dated 7 October 2016 has filed a revised proposal. The VOCPT has also furnished further clarification vide its letter dated 11 November 2016. This case could be taken up for finalisation only on receipt of complete information/clarification from the port. The revised proposal filed by VOCPT vide its letter dated 7 October 2016,

along with the information/clarification furnished during the processing of the case is considered in this analysis.

- (iv) The proposal of VOCPT envisages to handle dry bulk cargo, Break bulk cargo and other Break bulk cargo. The proposal of VOCPT as well as the proposed SOR do not list out the dry bulk cargoes expected to be handled for which the reference tariff is proposed. On being pointed out, the port has listed that it envisages to handle Cement, Lime Stones, Palm Oil, Cashew nuts in bag, Oil cake/Copra, Peas, Stone Dust, Stone (Rough), Salt in Bulk, Sulphur etc. cargo items at the SDB. It is seen that the list of cargo items envisaged to be handled at shallow draft by the port include dry bulk, Break bulk cargo bagged and Break bulk cargo (others) The port in the proposed SOR has maintained the cargo groups in the three main categories viz. dry bulk cargo, break bulk cargo and break bulk (others) and sought tariff for these three broad cargo groups. The port has not proposed to list the cargo items in the proposed SOR. The VOCPT has, however, confirmed that the Concessionaire will not be allowed to handle other than the specified cargo to be mentioned in the tender. Based on the clarification furnished by the VOCPT this Authority proceeds further to fix reference tariff for the three broad cargo categories for which reference tariff is sought by the port.

- (v) Optimal capacity:

The VOCPT had initially assessed the optimal capacity of the terminal at 2.56 Million Tonnes Per Annum (MTPA) Subsequently, the port has revised the optimal capacity and assessed it at 2.41 MTPA. The proposal of the VOCPT envisages deployment of one 80 T HMC. The optimal capacity of the terminal proposed by the VOCPT is analysed in the following paragraphs:

- (a) The share of vessels carrying dry bulk cargo, break bulk cargo, and other break bulk cargo taken by VOPT is at 90%, 2.50% and 7.50% respectively. The percentage share of various cargo groups considered by the port in the optimal capacity computation is reportedly based on the current trend which is relied upon in this analysis.

- (b) Dry bulk cargo:

The upfront tariff guidelines for the multipurpose terminal, which has been considered as base by the VOCPT in the proposal in reference, stipulate norms for handling rate of the vessel carrying different type of cargo. For dry bulk cargo vessels of parcel lower than 30,000 tonnes, the norm for handling rate prescribed in 2008 guidelines is 7,500 tonnes/day and for parcel size of vessels above 30,000 tonnes, the handling rate norm prescribed in 2008 guidelines is 10,000 T/day. For Break bulk cargo the handling norm prescribed is 4000 tonnes/day (steel & bagged cargo) and 2500 tonnes/day for others. The above handling rate norms prescribed in the 2008 guidelines is for 3 nos. of 20T Electrical Level Luffing (ELL) crane aggregating to 60T crane capacity.

It is relevant here to state that the upfront tariff determined by this Authority is for standard 100T HMC in most of the cases. In few a Major Port Trust like Kandla Port Trust this Authority has determined tariff for 124 T HMC and 60T HMC. With reference to one of the proposals of VOCPT seeking tariff for 80T HMC for private service provider authorised by the port, this Authority vide its Order No.TAMP/22/2007-TPT dated 30 December 2009 had prescribed performance linked tariff for standard HMC capacity of 100T and not for 80T.

For 100T HMC, the handling rate considered by this Authority for determination of tariff for HMC is 12,500 tonnes/day. For Break bulk cargo the rate is 6000 tonnes/day (steel & bagged cargo) and 3750 tonnes/day for others.

As against the above, the VOCPT has considered the handling rate of 10000 tonnes per day for dry bulk cargo 6000 tonnes per day for break bulk bagged cargo and 3750 tonnes per day for break bulk other cargo for deployment of 80T HMC.

When the port was requested to comment on the handling rate of 10,000 tonnes/day considered by it for parcel size of vessels of 16,000 tonnes as against the handling rate norms of 7500T/day for vessels below 30000 tonnes parcel size, the port has clarified that the handling rate of 10,000 Tonnes per day with respect to the parcel size of 16,000 Tonnes is considered as per Feasibility Report. The VOCPT has

further stated that the average handling rate of the port in respect of Dry Bulk cargo for the years 2013-14, 2014-15, 2015-16 is 9,624 Tonne per day. Relying on the clarification furnished by the port and recognising that the handling rate of 10,000 Tonnes per day for dry bulk cargo is as considered in the Feasibility Report for this project and closer to the actual handling rate of 9625 tonnes per day achieved by VOCPT in the year 2015-16 the handling rate of 10,000 Tonnes per day for dry bulk cargo same as considered by the VOCPT is considered.

As regards break bulk (bagged) and break bulk cargo (others) the handling rate considered by the port at 6000 Tonnes/day and 3,750 Tonnes/day respectively is at the level of handling rate considered for 100T HMC. Since the handling rate considered by the port is reportedly as per Feasibility Report and none of the users/prospective bidders have made any adverse remark on this, the analysis is proceeded based on the handling rates considered by the port.

- (c) Based on the percentage of cargo share and handling norms discussed at paragraphs (a) and (b) above respectively, the VOCPT has arrived at the optimal capacity at 70% utilization level, following the formula prescribed in the guidelines for multipurpose berth at 2,409,648 MT (i.e. 2.41 MTPA).
- (d) The upfront tariff guidelines of multipurpose berth do not require assessment of yard capacity and, therefore, the capacity of the terminal is equal to the capacity determined for the quayside.
- (e) Accordingly, the optimal capacity of the proposed SDB is considered at 2,409,684 tonnes per annum i.e. 2.41 MTPA as assessed by the port.

(iv) Capital Cost:

The VOCPT has estimated the capital cost for the facility at ₹123.35 crores of which ₹53.36 crores is towards berthing activity and ₹69.99 crores is for cargo handling services.

(a) Berthing activity:

- (i) As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berth hire services shall include cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth.
- (ii) The VOCPT has estimated the capital cost for construction of berth at ₹53.36 crores, which includes supervision charges @ 7%, contingencies @ 3% and Works contract tax @ 4% on 65% of berth cost. The estimated capital cost for berthing activity does not include cost of dredging the dock basin. The dredging work in dock basin has already been done and the draft at SDB is sufficient to handle the vessels proposed to be handled at the inner harbour at SDB, as reported by the port. The capital cost for berthing services which is based on the Feasibility Report is relied upon.

(b) Cargo handling activity:

(i) Civil construction cost:

The VOCPT has estimated the civil construction cost at ₹30.85 crores including supervision charges @ 7%, contingencies @ 3% and Works contract tax @ 4% on 65% of civil cost. The works included in the estimate are filling up and protection works alongside SDB, hardening of back up area of 3.50 hectares for development of storage yard, construction of compound wall alongwith periphery, internal roads and water supply and sewage etc. The tariff guidelines of 2008 require this Authority to consider the estimates of Civil Works as furnished by the port. All the estimates of Civil, Mechanical and cost of berth furnished in the workings for tariff proposal is based on the Feasibility Report furnished by M/s.WAPCONS. Based on the clarification furnished by the port, the capital cost estimated by VOCPT is considered in this analysis.

(ii) Mechanical Works Cost:

The VOCPT has estimated the equipment cost at ₹35.81 crores including supervision charges @ 7%, contingencies @ 3% and Works contract tax @ 4% on 65% of equipment cost.

As per the guidelines, the equipment cost is to be estimated for the list of equipment prescribed therein. The list of equipment prescribed in the guidelines for multipurpose berth is 3 nos. of Level Luffing Wharf crane each of 20 Tonne capacity with grab/hook attachments, 6 Nos. Fork Lift Trucks (FLT) and 3 Nos. Pay loaders each of 10 T capacity and Power, Lighting & Communication. The VOCPT has considered 1 No. 80T HMC and 1 No. 20 MT Grab and electrical works for handling general cargo.

As can be seen from the above, there is deviation in the equipment considered by the port vis-à-vis fleet of equipment prescribed in the guidelines. The deviation appears to be on account of the port proposing deployment of 80T HMC at the SDB whereas the norms prescribed in the guidelines is for 3 nos. of 20T ELL aggregating to 60T. As brought out earlier, the VOCPT has considered higher handling rate than the handling norms prescribed in 2008 guidelines in the optimal capacity calculation.

The port has confirmed that the equipment proposed will cater to the requirement of 20,000 DWT vessels. The deployment of equipment proposed by the VOCPT is as per the Feasibility Report.

Further, clause 3.2 of the 2008 guidelines gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on justification furnished by the port and in view of port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. Based on the position brought out in the preceding paragraphs, the equipment considered by the VOCPT for estimation of capital cost is accepted.

- (iii) The estimated capital cost for civil works and equipment are not supported with documentary evidence. The VOCPT, however, submitted that the capital cost estimation is based on the Feasibility Report of the project with confirmation that the cost estimates are based on prevailing market rates. The capital cost estimates for mechanical equipment is, therefore, relied upon and considered.
- (iv) The VOCPT has considered 7% and 3% on the civil and equipment cost estimates towards supervision charges and contingencies. It has also considered Works Contract Tax @ 4% on 65% of the civil and equipment cost estimates in arriving at the final capital cost. The above items are based on the Feasibility Report. Moreover, recognizing the position that these provisions were allowed in the estimation of capital cost while fixing upfront tariff for Shallow Draught Berth, North Cargo Berth-III and IV at the VOCPT, supervision charges @ 7%, contingency @ 3% and Works contract tax @ 4% on 65% of the estimated base cost are considered as estimated by the VOCPT.
- (v) The Miscellaneous capital cost estimated by VOCPT at 5% of the civil & equipment cost is as per the provisions in the guidelines and hence the same is considered.
- (vi) To sum up, the capital cost estimated by the VOCPT, is relied upon.
- (c) This Authority has adopted the ROCE at 16% for the upfront tariff cases to be decided in the year 2016-17 which is considered for arriving at the proposed tariff caps for this project.

(v) Operating Cost:

- (a) The guidelines for fixation of upfront tariff for multipurpose berth stipulate consumption norm of power at 100 units/hour/ELL/crane for estimating power cost, which is with reference to three electrical level luffing wharf cranes. The VOCPT has

adopted the same for estimating power cost for deployment of 80 T HMC. No norms are available for power consumption by 80T HMC in the upfront tariff guidelines of 2008. There has been no adverse comments from any users/prospective bidders consulted during the processing of this case on this item. In the absence of norms or details of power consumption for an 80T HMC, the power consumption considered by the VOCPT, which is supported by the Feasibility Report, is relied upon and considered in the analysis.

As regards the working hours for power cost, the VOCPT has estimated power consumption of the above mentioned equipment for 4000 working hours citing that it is as per the working hour norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal. It is relevant here to state the shallow draft project proposed to be given on BOT arrangement is a dedicated terminal. The optimal capacity of 2.41 MTPA assessed for this project is based on 6132 hours (i.e. 365 days *24 hours *70%). That being so, estimation of power cost for equipment for 4000 hours does not match with the working hours considered for assessing the optimal capacity for this project. Therefore, estimation of power cost is modified and considered at 6132 hours instead of 4000 hours considered by the VOCPT. This is done so that working hours for equipment proposed for deployment match with working hours considered in the optimal capacity assessed for the project. It is also in line with the modification in working hours done in other reference tariff cases at VOCPT and other Major Ports.

The unit cost of power considered by the VOCPT is ₹10.20 which the port has supported with copy of the electricity bills for the month of May, June & July 2016. In this regard, it is relevant to state that in the other proposal filed by the VOCPT for fixation of reference tariff for deployment of mobile rubber tyred electrically operated hopper, the port has furnished copies of recent electricity bills. In the said proposal, the port has adopted unit rate of power at ₹11.50/tonne i.e. ₹10.28/unit + ₹1.15/unit overhead charge as per VOCPT SOR +0.07=11.50/unit based on the electricity bills of the September, October and November 2016. The charges for recovery of overhead charges for supply of electricity by port prescribed in the recent general revision of the SOR of the VOCPT is ₹1.47/unit consumed. Further, as per the recent bill of November 2016 furnished by the port, per unit cost of electricity is ₹9.78/unit instead of ₹10.28/unit considered by the port. The unit cost of power is, therefore, updated based on the recent electricity bill furnished by the port. As regards pension fund levy considered by the port, it is to state that the said levy has already been withdrawn by the port in the general revision of its SOR filed under the Tariff Policy, 2015 and approved by this Authority and hence excluded from the unit rate of power considered by the port for the estimating this item. Based on the above analysis, the unit rate of power is considered at ₹11.25 per unit [i.e. ₹9.78/unit + ₹1.47/unit being the overhead charge as per the existing SOR of the VOCPT]. Based on the above modification the power cost works out to ₹68.99 lakhs.

- (b) The VOCPT has estimated repairs and maintenance cost at 1% on the civil assets and 7% on the mechanical and electrical equipment, insurance at 1% of the gross value of fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets which are found to be as per the norms prescribed in the guidelines except repairs and maintenance cost estimated on the mechanical and electrical equipment. The Tariff Guidelines 2008 prescribe norm of 5% for estimating repairs and maintenance cost on mechanical and electrical equipment for multipurpose berth.

The VOCPT has also not furnished any reason for deviation from the prescribed norm. The repairs and maintenance cost estimated for HMC in other cases as well as at VOCPT for berth no. III & IV approved vide Order No. TAMP/41/2015-VOCPT dated 10 August 2015 and also for multipurpose berth is at 5% as per the norm. That being so, there is no reason to deviate from the norm only in respect of this case.

That being so, the estimate repair and maintenance cost on mechanical equipment is modified applying the prescribed norm of 5% in line with approach followed in other cases for similar facility.

- (c) Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates as per Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act. The

VOCPT has computed depreciation on civil assets @ 3.17% per annum and on mechanical assets @ 6.33% per annum. The depreciation rate considered by the VOCPT is in line with the depreciation considered in other reference tariff cases wherein the port has furnished relevant extract of the Companies Act, 2013, in support of the depreciation rate considered.

- (d) The VOCPT has calculated the lease rentals for the backup land area (stack yard) as well as waterfront area to be allotted to the PPP operator under this project. An area of 35,000 sq. m. is proposed to be allotted for the backup area which includes area required for construction of silos & hardening, storage shed, buildings for electrical room, store room and open storage yard for keeping the raw materials in transit. The extent of backup area of 35,000 sq. m. considered by the port are relied upon.

The lease rent approved by this Authority vide Order No.TAMP/6/2012-VOCPT dated 4 April 2014 under the category of Commercial-Port related with the base rate of ₹335.14 per Sq.m./annum w.e.f. 1 July 2007 with the escalation of 2% per annum w.e.f. 1 July 2013 works out to ₹362.77 for the year 2016. The unit rate considered by VOCPT for estimating the license fee on land is found to be in order.

For the water area, the port has applied 50% of the applicable lease rent i.e. ₹181.38 per sq. m. per/annum. $(362.77 \times 50/100)$ which is in line with the amended Land Policy Guidelines, 2014.

- (e) The VOCPT has computed other expenses on gross fixed assets @ 5% according to the norms prescribed in the guidelines which is considered.
- (f) The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The VOCPT has considered insurance @ 1% per annum and depreciation @ 3.17% per annum on the aggregate capital cost relating to construction of berth while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the annual operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at various ports including VOCPT, this position was recognised by this Authority and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost at 1% per annum and depreciation @ 3.17% per annum of the capital cost as considered by VOCPT for assessment of the revenue requirement from berth hire service are taken into account.

- (vi) The statement for fixing upfront tariff submitted by the VOCPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the statement along with the calculation of berth hire is attached as **Annex -I**.

- (a) As per the statement, the total revenue requirement from cargo handling service works out to ₹2319.73 lakhs which is an aggregate of Return on a capital employed of ₹1119.87 lakhs and modified operating cost of ₹1199.86 lakhs as against total annual revenue requirement of ₹2363.14 lakhs estimated by the VOCPT being an aggregate of Return on a capital employed of ₹1119.87 lakhs and operating cost of ₹1243.26.
- (b) The VOCPT has proposed to apportion 90% of the revenue requirement towards handling charge, 5% towards storage charge and 5% towards miscellaneous charge which is in line with the upfront tariff guidelines hence considered as proposed by the port.

Based on the modified total revenue requirement of ₹2319.73 lakhs, ₹2087.76 lakh is apportioned towards cargo handling charges, ₹115.99 lakh towards Storage charges & ₹115.99 lakh towards Miscellaneous charges.

Clause 3.8.2 of the guidelines states that the tariff cap for different individual services is to be set appropriately in such a way as to achieve the annual revenue requirement.

The port has reported that the entire share of cargo capacity will be foreign. Taking this into consideration and based on the estimated throughput of each cargo group in the optimal capacity and modified estimated revenue requirement from cargo handling services, the composite handling rates for Bulk cargo, break bulk and break bulk others works out to ₹81.71 per tonne, ₹136.19 per tonne, and ₹217.90 per tonne respectively for foreign cargo as against ₹83.24 per tonne, ₹138.74 per tonne and ₹221.98 per tonne proposed by VOCPT. Further, the VOCPT is of the view that the entire cargo handled would be only foreign cargo. Nevertheless, coastal rate has been prescribed at 60% of the foreign rate, as proposed by the port so that a rate is available in SOR.

The port has proposed note stating that the handling charge prescribed above is a composite charge for (a) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stack yard upto a free period of 5 days and loading for delivery in respect of import cargo and (b) unloading of the cargo at the stack yard, storage at the stack yard upto free period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring for export cargo. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates. The proposed note is incorporated in the SOR.

- (c) As per the upfront tariff guidelines, storage charge for multipurpose terminal is leviable for storage of cargoes at the transit area beyond the allowable free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The port has assumed 10% of the optimal capacity would attract storage charges. The position furnished by the VOCPT is solely relied upon. The VOCPT has furnished calculation for arriving at storage charge. In the upfront tariff calculation furnished by VOCPT to meet estimated annual revenue requirement of ₹118.16 lakhs from storage charge beyond the proposed free period, the rate for the first slab of 6 days comes to ₹8.17 per tonne/day. The rate for the subsequent slab is proposed at 1.62 times and 3.16 times the rate for first slab.

In view of modification in the estimated annual revenue requirement and the optimal capacity for containers, the storage charge proposed by the VOCPT has been modified keeping the slab structure and the approach adopted by the VOCPT unaltered. For the modified annual revenue requirement of ₹115.99 lakhs from storage charge, the storage rate beyond the proposed free period for the first slab of 6 days comes to ₹8.02 per tonne/day. The rate for the subsequent two slabs are prescribed at 1.62 times and 3.16 times the rate for first slab in line with the approach followed by the VOCPT.

- (d) Based on the modified revenue requirement, tariff cap for miscellaneous charge spread over the optimal capacity works out to at ₹4.81 per tonne, for dry bulk cargo, break bulk cargo, and other break bulk cargo as against 4.90 per tonne proposed by the port. The miscellaneous charge is stated to be a for sweeping and dust suppression services etc., Since the note under the cargo handling charge already states that composite rate will cover all miscellaneous services which is not specifically prescribed in the SOR, there is no need to state this under the schedule of miscellaneous charge.
- (e) The revenue requirement from berthing service estimated by VOCPT at ₹1,129.54 lakhs (comprising of ₹853.69 lakhs being 16% return on a capital cost and operating cost of ₹275.85 lakhs) is considered with slight at ₹1129.64 modification. The reason for marginal decrease in ARR remains unexplained.

The VOCPT proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel at ₹1.64 per GRT per hour. The methodology followed by the VOCPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. After computation of berth hire charges, tariff cap for Berth hire charge is prescribed at ₹1.64 per GRT per hour for foreign going vessels and ₹0.98 per GRT per hour for coastal vessels.

Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth hire at various ports has held that prescribing dollar denominated berth hire is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. It was then decided that applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct as the foreign exchange variation over the next 30 years cannot be predicted and in case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. Therefore, it has been decided by this Authority to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only.

- (vii) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order No.TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, *inter alia*, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

"Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/Competent Authority.'

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the VOCPT has been modified in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

- (viii) (a) The general conditions and notes under schedules, viz. applicability of concessional rates to coastal vessels/cargo, rounding off the bill amount, no refund/claim for amount less than ₹100/-, penal interest on delayed payments, etc. proposed by the VOCPT are in line with the general conditions prescribed in other Major Ports/Terminals.
- (b) The VOCPT was requested to incorporate the general condition in the Scale of Rates stating that Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator in line with similar prescription in the upfront/reference tariff schedule in other Major Port Trusts.

The said general note in this regard is incorporated in the SOR at the request of VOCPT.

- (ix) In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like the period of berth hire to be calculated from the time vessel occupies the berth, no berth hire to be levied for the period when the vessel idles at the berth due to breakdown of terminal operator's equipment or any other reasons attributable to the terminal operator, penal berth hire for false signal which are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule and hence is incorporated in the Scale of Rates.

For ousting priority/priority berth hire charges, the VOCPT has proposed a note stating that the rates and conditions for granting ousting priority berthing/priority berthing are governed by the Government guidelines in this regard and provisions in the SOR of VOCPT. The Scale of Rates of VOCPT prescribes specific conditions relating to charges for priority berthing and ousting priority. The proposed note is, therefore, replaced with the conditionalities relating to ousting priority and priority berth hire charges in line with the prescription in the Scale of Rates of VOCPT.

- (x) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards.

The Performance Standards proposed by the port is that the PPP operator shall guarantee to handle a minimum volume of general cargo as 8000 Tonnes per day. The performance standard proposed by the VOCPT is not found to be in line with the handling rate considered in the optimal capacity calculation at 10000 tonnes per day for dry bulk cargo 6000 tonnes per day for break bulk bagged cargo and 3750 tonnes per day for break bulk other cargo.

Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would

propose reasonable and achievable Performance Standards. This Authority has vide its letter no.TAMP/18/2013-Misc dated 5 December 2013 to the MOS requested to consider whether uniform norms or guidelines need to be prescribed to Major Port Trusts for proposing Performance Standards to reflect the best performance to be achieved either by a Major Port Trust or by a BOT operator. Recognising that evolution of uniform norms/guidelines for Performance Standards across all Major Port Trust may involve some time, the MOS was requested to advise all the Major Port Trusts to propose reasonable and achievable Performance Standards which should not be lower than the output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation of the PPP project. That being so, in the instant case, the performance standard is modified and prescribed at 10,000 tonnes per day for dry bulk cargo 6000 tonnes per day for break bulk bagged cargo and 3750 tonnes per day for break bulk other cargo at par with the handling rate considered by the port in the optimal capacity calculation.

- (xi) The VOCPT has proposed a general note relating to indexation factor for automatic adjustment every year giving the base WPI occurring between January 2016 and relevant year to be considered for such indexation. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are based on the market rate pertaining to the year 2016, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2016, as proposed by the Port. Thus, the note in this regard as proposed by the Port is suitably modified and incorporated in the reference tariff schedule.

13.1 Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

- 13.2. (i) If there is any error apparent on the face of record considered, the VOCPT may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification/reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.
- (ii) The VOCPT may also, for any other justifiable reasons, approach this Authority for review of the reference tariff fixed prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification/reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

13.3 In the result, and for the reasons given above, and based on application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for the development of Shallow Draught Berth for handling General Cargo as well as Performance Standards attached as **Annex -II** and **Annex -III** respectively.

13.4 As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

14.1 From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

14.2 The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of

Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

14.3 On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

14.4 In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

14.5 After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

14.6 While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

14.7 From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

14.8 In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

14.9 Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

14.10 The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

14.11 This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Ext./394/16(143)]

ANNEX -I

FORMULATION OF REFERENCE TARIFF FOR SHALLOW DRAUGHT BERTH FOR HANDLING GENERAL CARGO THROUGH PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP AT V.O.CHIDAMBARANAR PORT ON DBFOT BASIS

Sr.	Particulars	Original proposal	Revised	Modified
-----	-------------	-------------------	---------	----------

No.		vide letter dated 30 July 2016	proposal of VOCPT vide letter dated 07 October 2016	Estimates as considered by TAMP
I	<u>Optimal capacity</u>			
(a)	Percentage share of capacity of cargo to be handled			
	(i) Percentage of Dry Bulk Cargo (S1)	10%	90.00%	90.00%
	(i) Percentage of Break Bulk (Bagged) (S2)	90%	2.50%	2.50%
	(ii) Percentage of Break Bulk (Others) (S3)		7.50%	7.50%
(b)	Handling rate of cargo vessels carrying (In Tonnes per day)			
	-Handling rate of dry bulk cargo (P1)	10,000	10,000	10,000
	-Handling rate of Break bulk cargo	10,000		
	(i) Bagged (P2)		6,000	6,000
	(ii) Others (P3)		3,750	3,750
(c)	Optimal quay Capacity = $0.7*((S1*P1)+(S2*P2))*365$	2555000	2409684	2409684
	Optimal capacity in MTPA	2.56	2.41	2.41
II	<u>Capital Cost</u>			
(i)	<u>Cargo Handling Activity</u>	Rs. In Crores	Rs. In Crores	Rs. In Crores
	Cargo Handling Equipment			
a)	Civil Works	27.40	27.40	27.40
	Sub total	27.40	27.40	27.40
	3% Contingencies and 7% Supervision charges on Base cost	2.74	2.74	2.74
	-Works contract tax @ 4% on 65% of the base cost	0.71	0.71	0.71
	Total Civil Construction Cost 'Sub total (a)	30.85	30.85	30.85
b)	Mechanical Works			
(i)	80T HMC	21.00	21.00	21.00
(ii)	Grab (20 MT)	1.00	1.00	1.00
(iii)	Electrical Items	9.80	9.80	9.80
	Sub Total	31.80	31.80	31.80
	3% Contingencies and 7% Supervision charges on Base cost	3.18	3.18	3.18
	-Works contract tax @ 4% on 65% of the base cost	0.83	0.83	0.83
	Total Mechanical Works Cost' Sub total (b)	35.81	35.81	35.81
c)	Miscellaneous @ 5% on Civil construction cost and Mechanical works (a) and (b) excluding works contract tax.	3.33	3.33	3.33
	Total Capital Cost for Handling Activity (a +b + c)	69.99	69.99	69.99
(ii)	<u>Capital Cost For Berthing Services</u>			
	Cost of berth	47.39	47.39	47.39
	3% Contingencies and 7% Supervision charges on Base cost	4.74	4.74	4.74

	-Works contract tax @ 4% on 65% of the base cost	1.23	1.23	1.23
	Total Capital cost for berthing services (a+b+c)	53.36	53.36	53.36
(iii)	Total Capital Cost of the Project (i+ii)	123.35	123.35	123.35
III	<u>Operating Cost</u>			
	<u>Cargo Handling Activity</u>	Estimates (Rs.in lakhs)	Estimates (Rs.in lakhs)	Estimates (Rs.in lakhs)
	<u>(i) Dry Bulk/Break Bulk</u>			
	(a) Power Cost for 80 T HMC (By VOCPT: 1*100 units* Rs10.20 * 4000 hrs) (Considered by TAMP 1*100 units*RS.11.25*6132 hours)	40.80	40.80	68.99
	(b) Repair & Maintenance cost			
	-Civil Assets (1% on civil work)	30.85	30.85	30.85
	-Mechanical asset @ 7% *on all mechanical and electrical euqipment.(Considered by TAMP @ 5%)	250.65	250.65	179.05
	(c) Depreciation			
	-Civil Assets (3.17%)	97.80	97.80	97.80
	-Mechanical assets @ 6.33%	226.66	226.66	226.66
	(d) Insurance (1%)	69.99	69.99	69.99
	(e) License Fee (Rentals for land and other port assets)			
	-Water Front Charges (27,338 sq.m @ Rs 181.38/sq.m/Annum (50% of lease rent on land)	49.59	49.59	49.59
	-Stack yard (35,000 sq. m * Rs 362.76/sq.m/Annum)	126.97	126.97	126.97
	(f) Other Expenses @ 5% on gross fixed assets	349.96	349.96	349.96
	Total Operating Cost	1243.26	1243.26	1199.86
IV	<u>Revenue Requirement & proposed tariff</u>			
	-			
(i)	<u>Cargo Handling charge</u>			
	<u>1. Revenue Requirement</u>			
	<u>a) Total revenue requirement</u>			
	Operating Cost	1243.26	1243.26	1199.86
	(b) Return on Capital Employed (16%)	1119.87	1119.87	1119.87
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	2363.14	2363.14	2319.73
	<u>2. Apportionment of Revenue Requirement</u>			
	(a) Cargo Handling Charges	2268.61	2126.82	2087.76
		(96% of ARR)	(90% of ARR)	(90% of ARR)
	(b) Storage Charges	47.26	118.16	115.99
		(2%of ARR)	(5%of ARR)	(5%of ARR)
	(c) Miscellaneous Charge	47.26	118.16	115.99
		(2%of ARR)	(5%of ARR)	(5%of ARR)
	(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity	2363.14	2363.14	2319.73
	(a) Handling Charges (Composite)			
	-Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	2268.61	2126.82	2087.76
	Composite Handling Charge (Rs per tonne)	(2,555,000 tonnes)	(2,409,684 tonnes)	(2,409,684 tonnes)

		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
	Bulk cargo	88.62	53.17	83.24	49.94	81.71	49.03
	Break bulk (bagged)			138.74	83.24	136.19	81.71
	Break bulk (other)			221.98	133.19	217.90	130.74
	(b) Storage Charge						
	-Revenue Requirement (Rs. in lakhs)		47.26		118.16		115.99
	-% of Cargo to attract storage charge		10%		10%		10%
	-Cargo likely to pay storage charge (lakh tonnes)		2.56		2.41		2.41
	Storage Charge (beyond the free period)		Rate Per tonne/day		Rate Per tonne/day		Rate Per tonne/day
	-First six day		3.08		8.17		8.02
	-Next six days		4.86		13.24		12.99
	-Thereafter		9.48		25.81		25.35
	(c) Miscellaneous Charge						
	-Revenue Requirement (Rs. in lakhs)		47.26		118.16		115.99
	-Capacity (Million Tonnes per annum)		2.56		2.41		2.41
	-Miscellaneous Charge per tonne		1.85		4.90		4.81
(ii)	<u>BERTH HIRE CHARGES</u>						
	<u>Operating cost for calculation of Berth hire</u>						
(a)	Revenue Requirement		(Rs. in Lakhs)		(Rs. in Lakhs)		(Rs. in Lakhs)
	(i) Repairs & Maintenance Charge (1% on construction of berth)		53.36		53.36		53.36
	(ii) Depreciation @ 3.17%		169.14		169.14		169.14
	(iii) Insurance @ 1%		53.36		53.36		53.36
	Total operating cost Berthing service		275.87		275.85		275.86
(b)	Return on capital Employed @ 16%		853.78		853.69		853.69
	Total Revenue requirement from Berthing services (a + b)		1129.65		1129.54		1129.64
	Berth hire Charge						
	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in Rs.		1.64		1.64		1.64
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in Re.		0.98		0.98		0.98

BERTH HIRE COMPUTATION

Furnished by VOCPT and considered by TAMP

Sr. No	Particulars	Unit	Dry bulk	Break bulk (Bagged)	Break bulk (Others)	Total	
i.	DWT	Tons	20000	20000	20000	20000	
ii.	Ratio	%	90	2.5	7.5	100	
iii.	Ship day output	Tons/day	10000	6000	3750		
iv.	Average GRT per vessel	Tons	11242	11242	11242		
v.	Average parcel size	Tons	16000	16000	16000		

vi.	Tonnage expected to be handled (Traffic)	Lakh Tons	229950 0	38325	71859	240968 4	
vii.	Average no of berth days (vi/iii)		229.95	6.39	19.16	255.5	
viii.	No of berth hours {24 x (vii)}		5519	153	460	6132	
ix.	Expected number of vessels (vi/v)		144	2	4	151	
x.	Total GRT hours (iv*viii)		620423 50	172339 9	517016 9	689359 17	
xi.	Revenue Requirement (in lakhs)					1129.64	
xii.	Berth hire -foreign going vessel (Rs/GRT/Hour)					1.64	
xiii.	Berth hire -Coastal vessel (Re/GRT/Hour)					0.98	

Annex-II**V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST****REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR DEVELOPMENT OF SHALLOW DRAUGHT BERTH FOR HANDLING GENERAL CARGO ON DBFOT BASIS FOR 30 YEARS****1.1. Definitions-General**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any terminal or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/Competent Authority.
- (ii) **“Demurrage”** shall mean charges payable for storage of cargo in transit area within the Terminal premises beyond free period, as specified in the Scale of Rates.
- (iii) **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iv) **“Free period”** shall mean the period during which cargo/container is allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (v) **“Port”** shall mean V.O.Chidambaranar Port Trust.
- (vi) **“Per day”** shall mean a calendar day or part thereof.

1.2. General Terms & Conditions:

- (i) The status of a vessel as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:

- (a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (b) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - * The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/container.
- (v) The charges for coastal vessels shall be denominated in Indian Rupees.
 - (a) The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b) The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (d) Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (vi) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (vii) Interest on delayed payments/refunds:
 - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India.
 - (b) Like wise, the Terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India.

- (c) The delay in refunds by the Terminal Operator will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later.
- (d) The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trust Act and/or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (viii) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (ix) No claim for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/-or more. Likewise, terminal shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Terminal is ₹100/-or less.
- (x) (a) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling vessels; likewise rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b) The Terminal Operator may also, if he so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c) The Terminal Operator should notify the Public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (xi) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

2. BERTH HIRE CHARGES

2.1. Schedule of Berth Hire

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per Hr. or Part thereof (in ₹)
1.	Foreign going vessel	1.64
2.	Coastal vessel	0.98

General notes relating to Berth Hire:

- (i) The Period of hour shall be calculated from the time the vessel occupies berth.
- (ii) (a) Berth hire shall stop four hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail.
- (b) The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
- (iii) The Penal berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) in berth hire charges for a false signal.

"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributed to the vessels. The excludes signaling readiness

when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.

(iv) Ousting Priority/Priority Berth Hire Charges:

- (a) For providing the priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for 24 hours or 75% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher shall be levied.
- (b) For providing the ousting priority to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for 24 hours or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, shall be levied.

- (v) No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break down of Terminal Operator's equipment or power failure or any other reasons attributable to the Terminal Operator.

3. CARGO HANDLING CHARGES

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate (in ₹)	
			Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo/	Per Metric Tonne	81.71	49.03
2	Break Bulk (Bagged)	Per Metric Tonne	136.19	81.71
3	Break Bulk (Others)	Per Metric Tonne	217.90	130.74

Note :

- (i) The handling charges prescribed above is a composite charge for
 - (a) Unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stack yard upto a free period of 5 days and loading for delivery in respect of import cargo and
 - (b) Unloading of the cargo at the stack yard, storage at the stack yard up to free period of 15 days , transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring in respect of export cargo. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

4. STORAGE CHARGES

The storage charges to the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as below:

(A) Free Period : 5 days for import cargo and 15 days for export cargo

(B) Storage charges after free period (Per tonne/day)

(Rate in ₹/tonne/day)

Sl. No.	Particulars	First six days	Next six days	Thereafter
1.	Dry Bulk Cargo/Break Bulk Cargo (Bagged)/Break Bulk (Others)	8.02	12.99	25.35

Notes:

- (i) For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminals non-working days shall be excluded.
- (ii) Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the operator's premises.
- (iii) Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iv) Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the Terminal Operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the User due to reasons attributable to the Terminal Operator.

5. Miscellaneous Charges:

Miscellaneous charges for sweeping and dust suppression services etc.

1.	Dry Bulk Cargo/Break Bulk Cargo(Bagged)/Break Bulk Cargo (Others)	₹4.81/Tonne
----	-------------------------------------------------------------------	-------------

6. General Note to Schedule 2 to 5 above

- (i) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2016 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.
- (ii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire license period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii) The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv) On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v) In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the License Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi) After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the

performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

- (vii) While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- (viii) From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex-III

PERFORMANCE STANDARDS FOR DEVELOPMENT OF SHALLOW DRAUGHT BERTH FOR HANDLING GENERAL CARGO ON DBFOT BASIS FOR 30 YEARS.

The licensee shall meet the following Performance standards:

Sl. No.	Commodity	Performance Standard (Tonnes per day)
1	Dry Bulk Cargo/	10,000
2	Break Bulk (Bagged)	6,000
3	Break Bulk (Others)	3,750